


3 1761 11650610 6





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506106>



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Wednesday, November 21, 1984  
Thursday, November 29, 1984

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mercredi 21 novembre 1984  
Le jeudi 29 novembre 1984

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport

# Transports

RESPECTING:

Organization meeting

Supplementary Estimates (B) 1984-85: Votes 1b and 5b  
under TRANSPORT

CONCERNANT:

Séance d'organisation

Budget supplémentaire (B) 1984-1985: Crédits 1b et 5b  
sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Donald F. Mazankowski  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

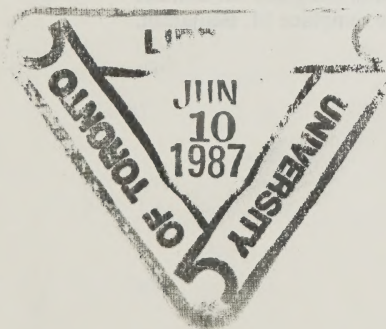
L'honorable Donald F. Mazankowski  
Ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Jean Charest  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Ross Belsher  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Patrick Crofton  
Bill Gottselig  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Moe Mantha  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Hon. Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Wednesday, November 21, 1984:

Mr. Blaikie replaced Mr. Benjamin;

Mr. Benjamin replaced Mr. Blaikie.

On Friday, November 23, 1984:

Mr. Benjamin replaced Mr. Blaikie;

Mr. Blaikie replaced Mr. Benjamin.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le mercredi 21 novembre 1984:

M. Blaikie remplace M. Benjamin;

M. Benjamin remplace M. Blaikie.

Le vendredi 23 novembre 1984:

M. Benjamin remplace M. Blaikie;

M. Blaikie remplace M. Benjamin.

## ORDER OF REFERENCE

*ORDERED*,—That Transport Votes 1b, 5b, 10b, 16b, 17b, 35b, 75b, 85b, 90b, 120b, 126b and 130b for the fiscal year ending March 31, 1985, be referred to the Standing Committee on Transport.

*ATTEST*

## ORDRE DE RENVOI

*IL EST ORDONNÉ*,—Que les crédits 1b, 5b, 10b, 16b, 17b, 35b, 75b, 85b, 90b, 120b, 126b et 130b, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985, soient déferés au Comité permanent des transports.

*ATTESTÉ*

*Le Greffier de la Chambre des communes*

C.B. KOESTER

*The Clerk of the House of Commons*

## ORDER OF REFERENCE

*ORDERED*,—That the following Members do compose the Standing Committee on Transport:

<u>Members</u>	<u>Alternates</u>
Messrs.	Messrs.
Angus	Baker
Benjamin	Belsher
Charest	Blaikie
Cochrane	Bourgault (Mrs.)
Dorin	Crofton
Ellis	Gottselig
Forrestall	Hamelin
Gray (Bonaventure— Îles-de-la-Madeleine)	Horner
Hardey	Hovdebo
Jourdenais	Mantha
Nowlan	Plamondon
Ouellet	Porter
Plourde	Reid
Taylor	Rompkey
Tobin—15	White—15

*ATTEST*

## ORDRE DE RENVOI

*IL EST ORDONNÉ*,—Que le Comité permanent des transports soit composé des députés dont les noms suivent:

<u>Membres</u>	<u>Substituts</u>
Messieurs	Messieurs
Angus	Baker
Benjamin	Belsher
Charest	Blaikie
Cochrane	Bourgault (M <sup>me</sup> )
Dorin	Crofton
Ellis	Gottselig
Forrestall	Hamelin
Gray (Bonaventure— Îles-de-la-Madeleine)	Horner
Hardey	Hovdebo
Jourdenais	Mantha
Nowlan	Plamondon
Ouellet	Porter
Plourde	Reid
Taylor	Rompkey
Tobin—15	White—15

*ATTESTÉ*

*pour le Greffier de la Chambre des communes*

MICHAEL B. KIRBY

*for The Clerk of the House of Commons*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 21, 1984

(1)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m., this day, for the purpose of organization.

*Members of the Committee present:* Messrs. Angus, Baker, Blaikie, Cochrane, Dorin, Gray (*Bonaventure—Îles de la Madeleine*), Hardey, Jourdenais, Nowlan, Plourde, Rompkey and Taylor.

*Alternate present:* Mr. Horner.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

Mr. Gray (*Bonaventure—Îles de la Madeleine*), seconded by Mr. Rompkey, moved,—That Mr. Nowlan do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put on the motion, it was agreed to.

Mr. Nowlan took the Chair as Chairman of the Committee.

On motion of Mr. Taylor, Mr. Gray (*Bonaventure—Îles de la Madeleine*) was elected Vice-Chairman of the Committee.

Mr. Gray (*Bonaventure—Îles de la Madeleine*) moved,—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present providing that four members, one of whom must be the Chairman or Vice-Chairman, be present.

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

On motion of Mr. Taylor, it was agreed,—That the Committee print 1000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

Mr. Dorin moved,—That the Chairman, two members representing the Government Party, one member representing the Official Opposition Party and one member representing the New Democratic Party, appointed by the Chairman after the usual consultation with the Whips of the different parties, do compose the Sub-committee on Agenda and Procedure.

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

At 4:15 o'clock p.m.:

On motion of Mr. Taylor, the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, NOVEMBER 29, 1984

(2)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Angus, Benjamin, Forrestall, Hardey, Jourdenais, Nowlan, Ouellet, Plourde and Tobin.

*Alternates present:* Messrs. Baker, Crofton and Horner.

*Other Members present:* Messrs. Dingwall and de Jong.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 21 NOVEMBRE 1984

(1)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports tient, ce jour à 15h40, sa séance d'organisation.

*Membres du Comité présents:* MM. Angus, Baker, Blaikie, Cochrane, Dorin, Gray (*Bonaventure—Îles de la Madeleine*), Hardey, Jourdenais, Nowlan, Plourde, Rompkey, Taylor.

*Substitut présent:* M. Horner.

Le greffier préside l'élection du président.

M. Gray (*Bonaventure—Îles de la Madeleine*), appuyé par M. Rompkey, propose,—Que M. Nowlan assume la présidence du Comité.

La motion est mise aux voix et adoptée.

M. Nowlan prend le fauteuil.

Sur motion de M. Taylor, M. Gray (*Bonaventure—Îles de la Madeleine*) assume la vice-présidence du Comité.

M. Gray (*Bonaventure—Îles de la Madeleine*) propose,—Que le président soit autorisé à tenir des réunions, à recevoir des témoignages et à en permettre l'impression en l'absence du quorum, pourvu que quatre membres, dont le président ou le vice-président, y soient présents.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

Sur motion de M. Taylor, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 1000 exemplaires de ses Procès-verbaux et témoignages.

M. Dorin propose,—Que le président, deux députés représentant le gouvernement, un député représentant le parti de l'opposition officielle et un député représentant le parti néo-démocrate, que désignera le président après consultations d'usage avec les whips des différents partis, forment le Sous-comité du programme et de la procédure.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

A 16h15:

Sur motion de M. Taylor, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 29 NOVEMBRE 1984

(2)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15h35, sous la présidence de M. Nowlan.

*Membres du Comité présents:* MM. Angus, Benjamin, Forrestall, Hardy, Jourdenais, Nowlan, Ouellet, Plourde, Tobin.

*Substituts présents:* MM. Baker, Crofton, Horner.

*Autres députés présents:* MM. Dingwall, de Jong.

*Appearing:* The Honourable Donald F. Mazankowski, Minister of Transport.

*Witness:* Mr. John Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport.

The Order of Reference dated Wednesday, November 7, 1984 being read as follows:

**ORDERED**,—That Transport Votes 1b, 5b, 10b, 16b, 17b, 35b, 75b, 85b, 90b, 120b, 126b and 130b for the fiscal year ending March 31, 1985, be referred to the Standing Committee on Transport.

With unanimous consent, the Chairman called Votes 1b, 5b, 10b, 16b, 17b, 35b, 75b, 85b and 90b under TRANSPORT.

The Minister and the witness answered questions.

The Chairman presented the FIRST REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure which reads as follows:

Your Sub-committee on Agenda and Procedure met on Monday, November 26, 1984 and has agreed to recommend the following as its FIRST REPORT:

- (a) That notwithstanding the motion passed at the Organization Meeting of Wednesday, November 21, 1984 regarding the holding of meetings, without a quorum, to receive and authorize the printing of evidence providing four members are present, the following motion be adopted by the Committee:

“That the chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present providing that four members are present, one of whom must be the Chairman or Vice-Chairman, and one of which must be a member of the Opposition.

- (b) That the Minister of Transport be invited to appear at 3:30 o'clock p.m. and 8:00 o'clock p.m., Thursday, November 29, 1984 on Supplementary Estimates (B) 1984-85.
- (c) That Senior Officials of the Canadian Transport Commission, the Canadian Aviation Safety Board and the Grain Transportation Agency, be invited as witnesses from 9:30 o'clock a.m. to 12:00 a.m. and 3:30 o'clock p.m. to 5:00 p.m., Tuesday, December 4, 1984 on their Supplementary Estimates (B).
- (d) That during the proceedings of the Committee the Spokesman of the Official Opposition shall commence questioning of the witnesses for 15 minutes, followed by the representative of the New Democratic Party and the representative of the Conservative Party and thereafter on a rotation basis, at the discretion of the Chairman, members shall have 10 minutes and on the 3<sup>rd</sup> and any subsequent round members will get 5 minutes each.
- (e) That while the tabling or circulation of documents in both official languages is certainly preferable, if the documents are available in only one (1) of the official languages, the document may be tabled or circulated as the case may be, immediately, but that a translation

*Comparaît:* L'honorable Donald F. Mazankowski, ministre des Transports.

*Témoin:* M. John Allan, administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports.

L'ordre de renvoi du mercredi 7 novembre 1984 est donné comme suit:

**Il est ordonné**,—Que les crédits 1b, 5b, 10b, 16b, 17b, 35b, 75b, 85b, 90b, 120b, 126b et 130b inscrits sous la rubrique Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985 soient déferés au Comité permanent des transports.

Par consentement unanime, le président met en délibération les crédits 1b, 5b, 10b, 16b, 17b, 35b, 75b, 85b et 90b inscrits sous la rubrique Transports.

Le Ministre et les témoins répondent aux questions.

Le président présente le Premier rapport du Sous-comité du programme et de la procédure, lequel est libellé en ces termes:

Votre Sous-comité du programme et de la procédure se réunit le lundi 26 novembre 1984 et est convenu de recommander ce qui suit:

- (a) Que, nonobstant la motion adoptée à la séance d'organisation du mercredi 21 novembre 1984 relative à la tenue de réunions en l'absence du quorum, pour recevoir des témoignages et en permettre l'impression pourvu que quatre membres soient présents, le Comité adopte la motion suivante:

«Que le président soit autorisé à tenir des séances pour recevoir des témoignages et en autoriser l'impression lorsque le quorum n'est pas atteint, à la condition que quatre membres soient présents, dont le président ou le vice-président et un membre de l'Opposition.»

- (b) Que le ministre des Transports soit invité à comparaître à 15h30 et à 20 heures le jeudi 29 novembre 1984 au sujet du Budget des dépenses supplémentaire (B) pour l'exercice de 1984-1985.
- (c) Que des hauts fonctionnaires de la Commission canadienne des transports, du Conseil canadien de la sécurité aérienne et de l'Office du transport du grain soient invités à comparaître de 9 heures à midi et de 15h30 à 17 heures le mardi 4 décembre 1984 au sujet des crédits du Budget des dépenses supplémentaire (B) qui les concernent.
- (d) Qu'au cours des délibérations du Comité, le porte-parole de l'Opposition officielle dispose de quinze minutes au premier tour de questions, suivi du représentant du Nouveau parti démocratique et enfin du représentant du parti conservateur et qu'à la discrétion du président, les membres disposent de dix minutes au deuxième tour puis à tous les tours subséquents de cinq minutes chacun.
- (e) Que, même s'il est préférable que les documents déposés ou distribués, le soient dans les deux langues officielles, les documents en une seule langue officielle soient déposés ou distribués sur-le-champ mais qu'une traduction en soit communiquée à tous les membres du

shall be forwarded to all committee members as soon as possible, with the exception that any Federal Government Department, Agency, Board or Commission will be expected to provide the documents in both official languages for tabling and circulation.

On motion of Mr. Benjamin, the first report of the Subcommittee on Agenda and Procedure was concurred in.

Questioning having resumed:

At 6:36 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Comité dès que possible, exception faite des documents émanant de tout ministère, organisme, conseil ou commission du gouvernement fédéral, lesquels doivent être présentés et distribués dans les deux langues officielles.

Sur motion de M. Benjamin, le Premier rapport du Sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

L'interrogatoire des témoins reprend.

A 18h36, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, November 21, 1984

• 1535

**The Clerk of the Committee:** Honourable members, you have your quorum. The first item of business is to elect a chairman. I am ready to receive motions to that effect.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I nominate Mr. Nowlan, member for Annapolis Valley—Hants, Mr. Chairman.

**The Clerk:** Any other motions?

**An hon. Member:** Are you going to second that, George?

**Mr. Rompkey:** I will second that motion.

**Mr. Nowlan:** I will second that motion.

**The Clerk:** It has been moved by Mr. Gray, seconded by Mr. Rompkey, that Mr. Nowlan take the chair of this committee as chairman.

Motion agreed to

**The Clerk:** I invite Mr. Nowlan to take the Chair.

**The Chairman:** That is very kind.

Members of the committee, I want to thank you for the honour you have bestowed upon me and recognition of the reality of the members around the table, I suppose, that I have been a member of the committee before. I look around and see other members who have served in transport matters before and of course there are also a lot of new members on the committee. I follow a very respected chairman who was a friend of mine and hopefully in the discharge of my duties . . . that is Maurice Dionne who is not with us today, as we all know, because of the terminal capacities of political life. But he was a chairman that I thought discharged his duties in a tremendously fair, capable and constructive manner and hopefully I am going to use him as a model as I try to do my duty. I thank you very much for the motion and Mr. Bill Rompkey for seconding it. I am now here in the chair to get this thing on the way and all I want to say as a caveat is that as chairman I certainly hope, as Maurice Dionne did, and I am not going to keep mentioning his name, to make sure that in transport it is not that we are running trains necessarily but because of the time wasted so often of members collecting and waiting for quorums, etc., that hopefully we are going to move with—and I guess perhaps all chairmen might have thought this initially . . . dispatch and get the thing going and not waste a lot of time.

Mr. Blaikie.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, I would like to extend congratulations to you on your being elected chairman. I think you will do a good job and I also think it is an ingenious way of

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 21 novembre 1984

**Le greffier du Comité:** Membres du Comité, le quorum est atteint. Nous passons au premier point de l'ordre du jour, à savoir l'élection du président, et je vous prie donc de présenter une motion à cet effet.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je propose d'élire pour président M. Nowlan, député d'Annapolis Valley—Hants.

**Le greffier:** Y a-t-il d'autres motions?

**Une voix:** Allez-vous appuyer cette motion, George?

**M. Rompkey:** Oui, je vais l'appuyer.

**M. Nowlan:** Je vais appuyer cette motion.

**Le greffier:** M. Gray, appuyé par M. Rompkey, propose de confier la présidence de ce Comité à M. Nowlan.

La motion est adoptée.

**Le greffier:** J'invite M. Nowlan à prendre la présidence de ce Comité.

**Le président:** C'est très aimable à vous.

Messieurs les membres du Comité, je vous remercie de l'honneur que vous avez bien voulu me conférer en considération probablement de mon expérience comme membre de ce Comité. Je ne suis d'ailleurs pas le seul à avoir déjà été membre de ce Comité, et nous avons également parmi nous de nouveaux venus. Je succède à un très distingué président, qui est en même temps un de mes amis, et j'espère qu'en assumant ces fonctions car si Maurice Dionne ne se trouve pas parmi nous aujourd'hui, c'est dû, comme vous le savez, aux aléas de la politique. Mais à ce poste de président, il a témoigné de qualités remarquables, faisant preuve d'une compétence hors pair, d'un sens remarquable de la justice et d'une approche positive des problèmes. Je ne puis, dans l'accomplissement de mon devoir, qu'essayer de suivre son exemple. Je vous remercie d'avoir bien voulu présenter cette motion et vous, M. Rompkey, de l'avoir appuyée. Me voici donc assumant ces fonctions et je voudrais maintenant mettre les choses en train; mais je voudrais simplement mentionner pour la dernière fois, que je voudrais être l'émule de Maurice Dionne, et vous faire remarquer qu'au Comité des transports, nous ne nous occupons pas que du bon fonctionnement des trains, mais devrions également essayer de minimiser le temps gaspillé si souvent à réunir les membres et à obtenir le quorum. Chacun de mes prédécesseurs a probablement émis ce vœu en assumant ses fonctions, mais j'espère que nous saurons travailler avec célérité et avec le minimum de perte de temps.

Monsieur Blaikie.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, je voudrais vous adresser mes félicitations pour votre nomination. Vous vous montrerez, j'en suis certain, à la hauteur de la tâche et nous aurons, par la

[Texte]

finally silencing the member from Annapolis Valley—Hants and I look forward to all of us having more committee time as a result of this. But I also say, Mr. Chairman, that I hope it will be a concern of yours, as one who has served on the Transport committee, that we are meeting where we are meeting and that we are not meeting in the Railway Committee Room because this was, as you know, an established tradition of the Transport committee. The former chairman saw to it that we had exceptional facilities at our disposal. They were portable facilities, but nevertheless, they were exceptional and not run of the mill like the old green plastic here. I think one of your first jobs should be to make sure that tradition is restored and that we do not see ourselves having to meet under these circumstances again.

• 1540

**The Chairman:** Mr. Blaikie, I thank you for that most ingenious back-handed compliment. Also, coming to the substance of your remarks, you are completely on point. As a putative chairman, I have already talked with Mr. Travella about meeting here and, quite frankly, this meeting was almost cancelled until we could meet in the Railway Committee Room, to emphasize the point you make. There have been steps taken already and, hopefully, I do believe this will be the last time we meet other than in the Railway Committee Room, which is the central room we meet in as a caucus room, and which traditionally has been the Transport committee room.

I am very cognizant of your remarks and I know the Minister and others are, too. They allegedly were doing some renovations. I think it also may be because of the practical functional fact that we had a caucus here today. I do not know all the excuses.

Mr. Rompkey.

**Mr. Rompkey:** Mr. Chairman, I would just like to say as well, as they say the day after the election, that I am glad I did not lose my vote. Unlike my colleague, my support was not to shut up the member for Annapolis Valley—Hants, because after listening to him in the House for so many years, I recognize that would be a completely impossible task. It was simply to retain and continue the distinguished presence at the head of the Transport committee by somebody from the Atlantic area. If we cannot have a Liberal in charge, the next best thing is to have somebody from the Atlantic. But I know the chairman is going to be not only capable but fair, and I congratulate him on his succession and wish him well in his duties.

**The Chairman:** Okay, to move this along, I want to thank you for your remarks, too, Mr. Rompkey. I do not intend to be a political eunuch by the fact that I took the Chair, but I also appreciate the limitations of expressing opinions from the Chair. But we will let that flow as the business flows.

I am meeting the Minister tonight with others interested in transportation, such as the Parliamentary Secretary, Mr.

[Traduction]

même occasion, muselé le député d'Annapolis Valley—Hants, ce qui nous donnera d'autant plus de temps pour effectuer les travaux de ce Comité. Permettez-moi toutefois d'espérer, monsieur le président, qu'en tant qu'ancien du Comité, vous voudrez bien relever le fait que nous nous réunissons dans cette salle et non dans la salle traditionnellement réservée au Comité des chemins de fer. Nous bénéficions d'installations qui, tout en étant amovibles, étaient exceptionnelles et nous n'étions pas condamnés à du mobilier recouvert de vieille toile cirée verte, comme ici. Avant tout, je crois, vous devriez faire diligence pour restaurer la tradition afin que nous n'ayons plus à nous réunir ici.

**Le président:** Je vous remercie du compliment détourné que vous me faites, monsieur Blaikie, et en ce qui concerne cette dernière observation, je vous donne entièrement raison. Alors qu'il était seulement question de m'élire à la présidence, j'avais déjà discuté de cette question avec M. Travella et nous avions failli annuler la réunion jusqu'à ce que nous puissions la tenir dans la salle du Comité des chemins de fer, ce qui vous montre bien l'importance que j'attache à la question. Des mesures ont déjà été prises et j'espère bien que c'est la dernière fois que nous aurons à nous réunir dans une autre salle que celle qui est traditionnellement la nôtre et qui est également la salle où nous nous réunissons en caucus.

Vos observations n'ont donc rien pour m'étonner, et je sais que le ministre ainsi que d'autres sont également au courant, mais des rénovations sont en cours dans cette salle, me dit-on et le fait que nous ayons utilisé ladite salle pour la réunion en caucus est peut-être l'un des facteurs qui a également joué. Je ne connais pas toutes les excuses qui ont été inventées.

Monsieur Rompkey.

**M. Rompkey:** Je voulais simplement vous faire savoir, monsieur le président, que, comme on dit généralement au lendemain d'une élection, combien je suis heureux de n'avoir pas été perdant. Si j'ai voté pour vous, ce n'est pas à la différence de mon collègue dans l'espoir de faire taire le député d'Annapolis Valley—Hants, car, après l'avoir entendu pendant tant d'années prendre la parole à la Chambre, je sais que ce serait une tâche impossible. Ce que je voulais, c'était maintenir à la tête du Comité des transports, à défaut d'un libéral, tout au moins un député de la région de l'Atlantique. Mais ce faisant, je savais que le président que nous élisions était non seulement compétent mais également juste, et je voudrais donc le féliciter et lui présenter nos vœux pour l'accomplissement de ses fonctions.

**Le président:** Je vous remercie de vos paroles, monsieur Rompkey, et ne m'engage pas, du fait que je suis président de ce Comité, à me laisser museler en tant qu'homme politique, mais je suis conscient de la réserve que m'impose le fait d'être président. Mais nous verrons bien comment les choses se présentent.

J'ai un entretien ce soir avec le ministre ainsi qu'avec d'autres personnes qui s'intéressent au transport, ainsi le

## [Text]

Forrestall, who unfortunately could not be here today. I do anticipate that this committee, as usual, will have its more than fair but interesting work load, and in that sense, I think all the realities of today will be tested. It is a new position for me, too, and it is new for so many of us around the table.

**Mr. Rompkey:** If I could just add one comment, in the past my experience has been that the chairman of the Transport committee has had a fair amount of influence, possibly over and above that of other chairmen of committees within the party structure. I am not sure I want that on the record, but just between us girls here, Mr. Chairman, I suspect you will be listened to even if you are not that kind of person.

**The Chairman:** Let us get on with the business of the committee, because without getting into all the internal machinations of party activity, I think this committee has been listened to primarily because the work of the committee in most cases has been done fairly objectively, without the usual partisan political rhetoric, although obviously we get into that atmosphere from time to time. So it is the committee which has been listened to, and with the composition of members I see on the list tabled in the House last Friday, not knowing them all myself but knowing a lot about their backgrounds and reading about them, I think we have the potential of having a very interesting complement of members participating, and I hope they will be listened to.

So without any further ado, unless all the other members want to extend gratuitous remarks, which are very interesting but are not going to carry us forward too far, there are some other motions to be put which are of a more formal nature. The first one I would like to have considered by the committee, in case something happens to me in the next 30 seconds, is the election of a vice-chairman to the committee.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, I would like to nominate Mr. Darryl Gray, the MP for Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine.

• 1545

Mr. Gray is a new member, and I think it is very nice to have a new member with an experienced member as chairman and vice-chairman. So I am very happy to move the nomination of Mr. Darryl Gray.

**The Chairman:** There is a motion that Mr. Gray be vice-chairman. The motion is seconded by Mr. Baker.

Motion agreed to

**The Chairman:** The next motion gets to the working of the committee.

Congratulations, Darryl. I know from brief conversations with you over the last few days I am looking forward to working with you as chairman and vice-chairman and as a member of the committee. While you are new to the House, I know a little about your background, and think it is going to be interesting for the deliberations of the committee.

## [Translation]

secrétaire parlementaire, M. Forrestall, qui a malheureusement été empêché d'assister à cette réunion. Je prévois que ce Comité devra, comme par le passé, assumer une tâche lourde mais intéressante et que nos bonnes intentions seront mises à l'épreuve. N'oubliez pas que, comme bon nombre d'entre vous, je suis novice dans cette fonction.

**M. Rompkey:** Permettez-moi encore un mot: d'après mon expérience, le président du Comité des transports exerce une grande influence, davantage que les présidents des autres comités dans la structure du parti. Je ne tiens pas à dire cela officiellement, mais sans vouloir ébruiter la chose, monsieur le président, vous constaterez que vous vous ferez écouter, même si vous n'êtes pas ce genre de personne.

**Le président:** Mettons-nous donc à la besogne. Si ce Comité a bénéficié d'une telle audience, c'est essentiellement, dans la plupart des cas, en raison de son objectivité et parce qu'il a refusé, dans l'ensemble de tremper dans la rhétorique partisane qui est le propre de la politique, bien qu'il soit parfois difficile, évidemment, de l'éviter. C'est donc le Comité qui a bénéficié de cette confiance, et à voir la liste de ceux qui le constituent, laquelle a été présentée vendredi dernier à la Chambre, j'ai jugé... sans connaître personnellement tous les membres mais par ce que je sais de leurs antécédents et de leur réputation, que nous avons toutes les chances de former un comité très intéressant qui méritera d'être écouté.

Nous allons donc couper court, à moins que d'autres membres ne veuillent poursuivre dans cette voie, intéressante peut-être, mais qui risque de nous mener trop loin, et nous allons passer aux motions qu'il convient maintenant de présenter. La première est de prévoir le cas où il pourrait m'arriver quelque chose dans les minutes à venir, et de choisir en conséquence un vice-président à ce Comité.

**M. Taylor:** Je voudrais proposer la candidature de M. Darryl Gray, député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine.

M. Gray est un nouveau venu, et il est bien sympathique d'avoir un nouveau venu en tandem avec un membre chevronné de ce Comité. Je suis donc très heureux de proposer la nomination de M. Darryl Gray.

**Le président:** Nous sommes saisis d'une motion proposant M. Gray à la vice-présidence de ce Comité, motion qui est appuyée par M. Baker.

La motion est adoptée.

**Le président:** La motion suivante porte sur le fonctionnement du Comité.

Mes félicitations, Darryl. D'après les brèves conversations que nous avons eues ensemble au cours des derniers jours, je ne puis que me réjouir de vous avoir comme collaborateur à la tête de ce Comité. Vous êtes un nouveau venu à la Chambre, mais il n'empêche que j'ai entendu parler de vous, et je sais que vous allez apporter une contribution précieuse aux travaux de ce Comité.

*[Texte]*

Coming to the motion of substance to a point, and that is the motion to hear evidence and print same when a quorum is not present, I would like to have a motion on that. There is a standard, basic motion. There may be some discussion on this, but there should be—this is for when a quorum is not present?

There is a motion to hear evidence and to print same when a quorum is not present.

A motion has been presented before me that says moved by so-and-so that the chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, providing that at least so many members, including the chairman or vice-chairman, are present. What is the thought for the quorum?

**Mr. Rompkey:** Has the practice in the past not been that if a quorum is not present—I do not know what the complement of government members would be, plus one member of the Official Opposition. Has that been the practice in the past?

**The Chairman:** That has happened in the past, Mr. Rompkey. I think there was some thought of a quorum of five: the chairman and four others. In some committees it has got down to—there have been different variations of this thing. This is open for discussion by the committee.

**An hon. Member:** There has to be someone from the opposition, though, in my understanding... one member at least. That is the one reason to expand the numbers—because...

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, no, that is not exactly correct, although some committees have followed that normal procedure. There are times, you find, when you might have witnesses appearing before the committee who have come a long distance and they want to be heard and it is only right that they be heard and that the evidence be taken. Perhaps you will only have government members present, for the sake of those people. I believe "to hear evidence" is simply to print the proceedings. No votes could take place, obviously, because you would not have a member of the opposition present.

But that should be taken into consideration. Normally, in the committees I have attended, there has not been a requirement to have a member of the opposition present or a member of the government present to hear evidence and have it printed. But there is usually a number—one or two or three or four... members present to hear evidence and have it printed.

**The Chairman:** I must say, Mr. Baker, I appreciate your explanation. There have been variations. Obviously with votes it is another matter. This is to take evidence from witnesses who have come—this is also to get committees moving on time, so everyone does not sit around for a half an hour, an hour, waiting for a large number to provide a quorum.

*[Traduction]*

Nous en arrivons maintenant à la motion de fond, à savoir la motion d'entendre des témoignages et d'en ordonner l'impression lorsque le quorum n'est pas atteint. Il s'agit d'une motion générale et essentielle, qui donnera peut-être lieu à des discussions, mais il devrait y avoir... Il s'agit du cas où le quorum n'est pas atteint?

Nous avons donc là une motion aux fins d'entendre les témoignages et d'en ordonner l'impression lorsque le quorum n'est pas atteint.

J'ai sous les yeux un document aux termes duquel il est dit qu'un tel propose que le président soit autorisé à réunir le Comité pour recevoir des témoignages et en autoriser l'impression lorsque le quorum n'est pas atteint, à condition qu'un nombre minimal de membres soit présent, y compris le président ou vice-président. A combien voudriez-vous fixer le quorum?

**M. Rompkey:** N'a-t-il pas été d'usage que si le quorum n'est pas atteint... je ne sais pas combien il devrait y avoir de membres du gouvernement présents, et d'un membre de l'Opposition officielle. Est-ce ainsi que cela s'est fait précédemment?

**Le président:** Oui, tel était l'usage, monsieur Rompkey. Il avait été question d'un quorum de cinq: le président et quatre autres, dans certains comités ce nombre a été diminué, il existe différentes variantes, mais le Comité peut en discuter.

**Une voix:** Mais à condition, toutefois, qu'il y ait un membre de l'Opposition présent à ma connaissance. C'est la raison pour laquelle on a augmenté le nombre nécessaire pour atteindre le quorum, parce que...

**M. Baker:** Non, ce n'est pas tout à fait exact, monsieur le président, bien que certains comités aient adopté la procédure normale. Il arrive que le Comité doive entendre des témoins venus de loin, qui tiennent à être entendus, et il n'est que justice que cela se fasse. Il peut arriver, dans ce cas, que seuls des membres du gouvernement soient présents. Je crois que le terme «entendre les témoignages» ne s'applique qu'à l'impression des procès-verbaux. On ne peut, de toute évidence, mettre une question aux voix, en l'absence d'un membre de l'opposition.

Mais il conviendrait d'examiner ce cas. Dans les comités où j'ai siégé, la présence d'un membre de l'opposition ou d'un membre du gouvernement n'était généralement pas nécessaire pour entendre les témoignages, et les faire imprimer, mais il est néanmoins d'usage qu'il y ait un certain nombre de membres présents pour cela, un, deux, trois ou quatre.

**Le président:** Je vous remercie de votre explication, monsieur Baker. Il y a eu des variantes, et il est évident que la même règle ne peut s'appliquer quand il s'agit de voter. Mais il s'agit, dans ce cas, d'entendre des témoins venus de loin et cette règle a également pour objet de permettre au Comité de commencer à l'heure prévue, sans qu'il soit nécessaire de bâiller aux corneilles pendant une demi-heure ou une heure en attendant qu'il y ait suffisamment de membres pour former le quorum.

[Text]

I have before me a draft of a motion that conforms pretty well to what the clerk has given me, and in effect it fits what Mr. Baker just mentioned. This is just a suggestion—that I move, in order to hear witnesses and receive evidence, that a quorum of four committee members, including the chairman, must be present. I would say “chairman or vice-chairman”.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I so move, Mr. Chairman.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, just on the motion, I do not recall a situation on the Transport committee before in which there was ever the likelihood that no one from the opposition was present.

• 1550

I do not recall ever having the need to know whether or not a member of the opposition had to be present, but I know that it was certainly a convention or a tradition in many committees that nothing would happen, not even the hearing of evidence, unless there was at least, at that time, a member of the Official Opposition present.

I understand the problem Mr. Baker raises, but I am somewhat leery about not having it understood that that should at least be an unwritten rule, if not a written one, for the sake of harmony on the committee and for the sake of being able to work in the way that you quite rightly said this committee has worked. Whether that requires its being actually in the motion or not is another matter, but I at least wanted to put that caveat on the record.

**The Chairman:** We will take it in order.

Gordon.

**Mr. Taylor:** I would like to support what Mr. Baker mentioned. I can see the case where we are bringing in witnesses from British Columbia or Alberta or Nova Scotia. They spend a lot of money getting here, and surely the least we can do is hear them at the time appointed. I would think it would probably never happen, that the opposition would make it a point to be there, but if they were not I would think the least we could do would be to hear them and have the record printed. No votes are taken, but the evidence is there, and it is only fair to the witnesses who come.

I really support the motion the way it is.

**Mr. Rompkey:** I think the difficulty now compared to the past is the number situation. Both opposition parties are small in numbers and we are going to be hard put upon, taxed, to man committees. It could be—I am not saying it would be, and I know the spirit that has prevailed in the Transport committee...

**Mr. Blaikie:** It is just that you worry about it; that is all.

**Mr. Rompkey:** That is right. Pardon?

[Translation]

J'ai sous les yeux un projet de motion qui correspond assez bien à ce que m'a remis le greffier, et confirme ce que vient de mentionner M. Baker. C'est une simple proposition, à savoir que je propose, pour l'audition de témoins et l'impression des témoignages, qu'un quorum de quatre membres du Comité, dont le président, soit présent. J'aimerais mettre là «le président ou le vice-président».

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je propose cette motion, monsieur le président.

**M. Blaikie:** À propos de cette motion, monsieur le président, il n'est jamais arrivé au Comité des transports, à ma connaissance, que les travaux se déroulent en l'absence d'un membre de l'opposition.

Je ne me rappelle pas avoir jamais eu à m'enquérir s'il y avait ou non un membre de l'Opposition qui était présent, mais il était assurément d'usage, dans un grand nombre de comités, de ne rien entreprendre, pas même l'audition de témoins, sans la présence d'au moins un des membres de l'Opposition.

Je comprends la difficulté soulevée par M. Baker, mais j'aimerais que cette règle soit énoncée clairement, même s'il ne s'agit que d'une entente tacite, et ce pour le fonctionnement harmonieux du Comité et le respect de l'usage établi. Je ne suis pas certain qu'il convienne d'en faire une motion, le préciser, en guise de mise en garde, pour le procès-verbal.

**Le président:** Il en sera pris acte.

Gordon.

**M. Taylor:** Je voudrais m'associer aux remarques de M. Baker. Je puis imaginer le cas où nous ferons venir des témoins de Colombie-Britannique, de l'Alberta ou de la Nouvelle-Écosse, qui donc auront engagé des frais considérables à cette fin, et c'est bien le moins que nous puissions les entendre à l'heure prévue. C'est un cas purement hypothétique, et l'Opposition se ferait un devoir de déléguer un membre, mais si ce cas devait se produire, nous devons bien aux témoins—et c'est la moindre des choses—de les entendre et de faire imprimer leur témoignage. Il ne s'agit pas de voter, mais seulement d'entendre un témoignage, et ce n'est que justice envers les témoins qui comparaissent.

Je suis donc en faveur de la motion telle qu'elle est présentée.

**M. Rompkey:** Mais un changement est intervenu qui soulève une nouvelle difficulté, à savoir la question des nombres. Les deux partis d'opposition ont des effectifs réduits, et vont avoir fort à faire pour assister à tous les comités. Le cas pourrait se produire—je ne dis pas qu'il se produira, et je connais le climat qui règne au sein du Comité des transports...

**M. Blaikie:** Vous vous tracassez inutilement, c'est tout.

**M. Rompkey:** Peut-être. Je vous demande pardon?

[Texte]

**Mr. Blaikie:** You just are not used to having so much association . . .

**Mr. Rompkey:** Listen, we will hold up our end. But the point that I want to make . . . I was going to support you. I was about to support you before you so rudely interrupted.

**The Chairman:** You Bobsey twins just get to the point.

**Mr. Rompkey:** Bearing that in mind, I am not saying it would happen but I can see a situation in which the opposition could be easily taken advantage of. I want to state quite clearly that I am sure that is not going to happen, but theoretically it could. I think we have to be very careful about even the hearing of evidence.

If I could, Mr. Chairman, I would like to ask—I hope this is relevant—what are the provisions for a quorum. I would like to hear about the provisions for a quorum before I decide on the first motion.

**The Chairman:** I was going to produce a motion on quorum, but in talking with the clerk and also in view of Standing Order 65.(8) we are under the same rules as the House: it is a simple majority. So it is eight. For votes a simple majority of eight will determine the vote.

**Mr. Rompkey:** I would take the position that nothing should proceed unless there are a member of the government and a member of the Official Opposition.

**The Chairman:** We have a motion, but can we have discussion? We have one motion at a time, Mr. Rompkey—perhaps we had better get formal here. I can understand both points of view. Mr. Blaikie expressed the initial concern, and I can understand that concern, but I think Mr. Baker and Mr. Taylor pointed out the other problem, and you, Mr. Rompkey, pointed it out yourself. In view of the reality of numbers, which are going to place an even heavier burden on opposition parties than perhaps in the past, I can see committees bogging down and not being able to conduct any business, even hearing evidence, without votes, unless there is some mechanism to proceed. Then, of course, when you come to votes obviously you need the quorum, a simple majority of eight, and obviously when votes come members are there.

I will have further discussion, but I can certainly let Mr. Blaikie know I am fully aware of the problem. Quite frankly, this is the only motion, in talking with the clerk before . . . I thought there could be a little debate, and I can understand the debate. But I can also tell you, as chairman, on something of moment in terms of legislation—and, you know, I do not think anyone is going to pull any ambushes here—we do have the steering committee which we have not even come to yet. And the steering committee does have in it the members of the government and a representative from each of the opposition parties. And certainly in the past it was the steering committee of this standing committee, anyway, that did most things by consent.

[Traduction]

**M. Blaikie:** Vous n'avez simplement pas l'habitude d'avoir une telle association . . .

**M. Rompkey:** Nous ferons ce qu'il faudra, mais l'argument que je voulais invoquer . . . J'allais me ranger à votre avis, et vous appuyer avant que vous ne m'interrompiez aussi impoliment.

**Le président:** Vous deux faites bien la paire.

**M. Rompkey:** Ceci dit, je ne dis pas que la situation se présentera, mais j'envisage très bien le cas où l'on se jouerait de l'Opposition. Je suis certain qu'on n'en fera rien, mais en théorie ce serait possible. Nous devons faire preuve de circonspection, même pour l'audition de témoignages.

J'aimerais savoir, monsieur le président, si la question est pertinente, quelles sont les dispositions prévues pour le quorum, avant de voter sur la première motion.

**Le président:** J'allais vous proposer une motion sur le quorum, mais le greffier m'assure, compte tenu également du paragraphe 8 de l'article 65 du règlement, que nous sommes régis par les mêmes règles que la Chambre, à savoir celle de la majorité simple. Le quorum est donc huit, une majorité de huit voix constituant la décision.

**M. Rompkey:** Je m'en tiens à l'opinion que le Comité ne devrait rien pouvoir entreprendre en l'absence d'un membre du gouvernement et d'un membre de l'Opposition officielle.

**Le président:** Nous sommes saisis d'une motion, et la discussion peut-elle se poursuivre? Nous ferions mieux de nous référer à la règle, monsieur Rompkey, qui veut que l'on étudie qu'une motion à la fois. Je vois bien les deux aspects de la question: M. Blaikie a été le premier à exprimer une réserve, et je le comprends fort bien, mais MM. Baker et Taylor ont vu la question sous un autre angle, et vous, monsieur Rompkey, êtes allé dans le même sens. Les chiffres étant ce qu'ils sont, les partis de l'opposition auront une tâche encore plus lourde que dans le passé, et j'envisage le cas où un comité se trouverait paralysé et ne pourrait conduire ses travaux, même lorsqu'il ne s'agit que d'entendre un témoignage sans faire intervenir un vote, si l'on n'a pas pris de disposition spéciale à cet effet. Quand il s'agit de voter, bien entendu, il faut un quorum, à savoir une majorité simple de huit, et les membres se présentent tout naturellement quand il s'agit de voter.

Nous continuerons à discuter de cette question, mais je puis assurer M. Blaikie que je suis tout à fait conscient de la situation. À vrai dire, c'était la seule motion pour laquelle je prévoyais, tout à l'heure, en discutant avec le greffier . . . Je prévoyais qu'il y aurait discussion, et je le comprends tout à fait. Mais je puis également vous informer, en tant que président, d'un point important de la loi—d'ailleurs je ne pense pas qu'il y ait matière à traquenard ici—et vous rappeler la constitution du Comité directeur, que nous n'avons pas encore abordée. Or, le Comité directeur est constitué de membres du gouvernement et d'un représentant de chacun des partis de l'opposition et il a été d'usage, au sein de ce comité permanent, que le Comité directeur décide de la plupart des questions par consentement unanime.

[Text]

• 1555

**Mr. Baker:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, Mr. Baker.

**Mr. Baker:** Yes, Mr. Chairman, just to further elaborate on the point. If you pass a motion and say that a member of the opposition must be present then, by pure logic, you would also have to say that a member of the government must also be present to hear witnesses and to have the testimony recorded and printed.

I do not see what the problem is because, Mr. Chairman, you have a steering committee that meets and has representatives of all parties. The motion to accept the hearing of evidence, or the subjects under discussion is put to this committee. Then you get to the point where you have the opposition and government members voting on the motion to hear evidence and what you deal with on a day-to-day basis.

So then to turn around, Mr. Chairman, after that has been decided by the committee, and because a member of the opposition or a member of the government does not show up on time, to hear evidence that has already been moved and accepted by the committee is somewhat ridiculous.

**The Chairman:** Mr. Blaikie.

**Mr. Blaikie:** I was going to say on a point of order, my hopes are already being dashed. I thought the chairman might have said that we have a motion before us and that we will hear members of the committee; I thought the chairman might wait until after he had heard members of the committee and then try to build the consensus or come up with a solution.

With respect to the point made by Mr. Baker, it is impossible, given the numbers, for the problem you are worried about to occur. It seems to be to be an anxiety over nothing.

**Mr. Baker:** Why?

**Mr. Blaikie:** Well, if you can only hear evidence with four people and a chairman, it would be impossible for there not to be a government member present, given that there are only four members of the opposition on the committee.

**Mr. Baker:** No, it is not impossible. It is highly unlikely but not impossible.

**Mr. Blaikie:** No, it is mathematically impossible. So I do not see the worry there. The worry is whether or not at some point we could hypothetically have a situation in which only government members were hearing evidence.

As I have said before, I am not terribly uptight about this; I just wanted to put on the record that I hoped this would be an unwritten understanding, if not a written one. I do not have a great deal of self interest in the amendment, Mr. Chairman, because it still only provides that members of the Official Opposition would be here. So I am not going to lose any sleep over it.

[Translation]

**M. Baker:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Je vous donne la parole, monsieur Baker.

**M. Baker:** Je voudrais revenir un peu sur cette question. Si vous adoptez une motion d'après laquelle il faut la présence d'un membre de l'opposition, la logique veut qu'un membre du gouvernement doive également être présent pour entendre des témoins et pour que ces témoignages soient enregistrés et imprimés.

Je ne vois pas où est la difficulté, monsieur le président, car vous avez un Comité directeur qui se réunit et qui compte en son sein des représentants de tous les partis. Ce Comité est saisi d'une motion d'entendre les témoignages ou les questions qui font l'objet d'une discussion. Les membres du gouvernement et de l'opposition votent alors sur la motion d'entendre des témoignages et procèdent aux débats sur les questions du jour.

Pour en revenir donc à la question, monsieur le président, le Comité ayant décidé de ces questions, il serait passablement absurde de ne pas entendre un témoignage, alors que le Comité en a déjà décidé, pour la seule raison de l'absence d'un membre de l'opposition ou d'un membre du gouvernement.

**Le président:** Monsieur Blaikie.

**M. Blaikie:** J'allais dire, qu'en invoquant le Règlement, je suis déjà déçu. Je croyais avoir entendu le président dire que nous étions saisis d'une motion et que nous donnerions la parole aux membres du Comité. Il me semble que le président devrait attendre que les membres du Comité se soient prononcés pour essayer de dégager un consensus, ou de proposer une solution.

En ce qui concerne l'argument invoqué par M. Baker, et compte tenu des nombres respectifs, la situation qui nous préoccupe ne peut se produire. C'est se tracasser pour rien.

**M. Baker:** Pourquoi?

**M. Blaikie:** S'il faut la présence du président et de quatre personnes pour entendre des témoignages, il est impossible qu'il n'y ait pas un membre du gouvernement présent, puisqu'il n'y a que quatre membres de l'opposition qui siègent au Comité.

**M. Baker:** Non, ce n'est pas impossible, tout en étant fort peu probable.

**M. Blaikie:** Mathématiquement, cela ne se peut, et je ne vois donc pas de quoi on s'inquiète en l'occurrence. La question est de savoir si l'on peut envisager l'hypothèse dans laquelle seuls les membres du gouvernement entendraient les témoins.

Comme je l'ai déjà dit, c'est une question qui ne m'inquiète pas trop et je voulais simplement, aux fins du procès-verbal, que ce soit une entente tacite, à défaut de recevoir une formulation précise. Ce n'est pas un amendement auquel je tiens à tout prix, monsieur le président, car il stipule seulement qu'il faut la présence de membres de l'opposition officielle, et je ne vais donc pas m'évertuer à plaider en sa faveur.

[*Texte*]

**The Chairman:** I just want to correct a little point, Mr. Blaikie. It is technically possible that, if you get to the extremes, you could have two and two and the chairman—that makes five. The motion on the table . . .

**Mr. Blaikie:** But you are a member of the government.

**Mr. Baker:** No. And the chairman.

**The Chairman:** It says “ . . . and the Chairman”. That is the only reference. We are talking about absurd situations. I think the concern expressed initially was legitimate but I am looking for direction from the committee to resolve the problem. So here we are. Yes?

**Mr. Dorin:** In advance of calling for the question, Mr. Chairman, I would just like to say that I am already realizing the situations which people fear when they come to government whereby you can get caught up in procedural wranglings. While I sympathize with Mr. Blaikie's argument, I am very much a protector of minority rights in my own right in terms of operations of committees and groups. I think we do not need to get caught up in this at this time. I think the intent of the committee is known and, by and large, for only the purpose of taking evidence, I see little chance of it causing a problem. That may be due to inexperience. Maybe there are some problems which could be caused, but it seems to me only reasonable to request this, and I ask that we put the question for the motion as it has been made.

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** You have a motion before you, moved by Mr. Gray, that in order to hear witnesses and receive evidence, a quorum of four committee members, including the chairman, must be present.

• 1600

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Or vice-chairman.

**The Chairman:** The chairman or vice-chairman.

**Mr. Taylor:** Who was the seconder, Mr. Chairman?

**The Chairman:** The clerk has pointed out, Mr. Gray, that we should insert a word in your motion, if you had the mover and seconder agree, that it should also be “and print”. He has suggested—and I think with merit—that it should be “hear, receive and print evidence”. If that is acceptable, the motion reads:

In order to hear witnesses, receive and print evidence, that a quorum of four committee members, including the chairman or vice-chairman, must be present.

You have heard the motion. The question has been called for.

Motion agreed to.

**The Chairman:** You did not put an amendment, did you?

[*Traduction*]

**Le président:** Je voulais simplement apporter une petite rectification, monsieur Blaikie, à savoir qu'il est théoriquement possible, dans un cas extrême, qu'il y ait cinq personnes, à savoir le président, deux et deux. La motion dont nous sommes saisis . . .

**M. Blaikie:** Mais vous êtes membre du gouvernement.

**M. Baker:** Non. Et le président.

**Le président:** La motion dit « . . . et le président ». C'est la seule précision, mais nous parlons de situations poussées à l'extrême. L'objection me paraissait justifiée, mais je demande au Comité comment il entend résoudre le problème. Nous en sommes donc là. Vous voulez la parole?

**M. Dorin:** Avant de mettre la question aux voix, monsieur le président, je voulais simplement dire que je comprends les craintes relatives aux pièges de la procédure que ressentent ceux qui entrent au gouvernement. Je comprends très bien le point de vue de M. Blaikie, et en ce qui concerne le fonctionnement des comités et des troupes, je me fais le défenseur des droits des minorités. Mais cette crainte est exagérée en l'occurrence, car l'intention du Comité est connue et je ne vois guère, dans l'ensemble, de problèmes qui pourraient surgir pour la simple audition de témoins. Peut-être est-ce dû à l'inexpérience, peut-être des difficultés pourraient-elles surgir, mais il me semble que cette demande est fondée, et je demande donc que la motion, telle qu'elle est présentée, soit mise aux voix.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Vous êtes donc saisi d'une motion proposée par M. Gray d'après laquelle il faut un quorum de quatre membres du Comité, dont le président, pour entendre des témoins et recevoir des témoignages.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Ou vice-président.

**Le président:** Le président ou le vice-président.

**M. Taylor:** Qui est-ce qui appuyait cette motion, monsieur le président?

**Le président:** Le greffier nous a signalé, monsieur Gray, que nous devrions ajouter un mot à votre motion, à savoir «et imprimé», avec l'accord de celui qui a proposé et de celui qui a appuyé la motion. Il a proposé, fort judicieusement, je pense, que l'énoncé devrait être: «entendre, recevoir et imprimer les témoignages». Si vous êtes d'accord, le texte de la motion serait donc le suivant:

Pour entendre des témoins, et recevoir et imprimer des témoignages, il faut un quorum de quatre membres du Comité, dont le président ou le vice-président.

Voici donc le texte de la motion telle qu'elle est mise aux voix.

La motion est adoptée.

**Le président:** Vous n'avez pas présenté d'amendement, n'est-ce pas?

[Text]

**Mr. Rompkey:** No, I did not put an amendment.

**The Chairman:** Having got through what I think is the most substantive part of what we are doing here today, the next matters are more formal, and the first motion to carry into effect what we just passed is a motion that the Chair will receive for the number of copies of our evidence, and all I throw to you is that traditionally—I gather, in the past, in a general way—we have always had a motion, in this committee anyway, to have a thousand copies printed. That goes to all members and interested groups. Sometimes there is an issue that obviously has more interest than others, and then we can always change the number of copies. So I am open for a motion for printing copies of the minutes.

**Mr. Taylor:** I would so move.

**The Chairman:** So move . . . what number? A thousand?

**Mr. Taylor:** One thousand.

**The Chairman:** It is moved by Mr. Taylor that the committee print 1,000 copies of its minutes of proceedings and evidence in a bilingual format. Is that agreed?

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, if I could ask the clerk . . . In the experience of the clerk with this committee, with the requests of members for copies of the printed proceedings and the requests from the general public, have 1,000 copies been sufficient?

**The Chairman:** The clerk advises me, Mr. Baker, that this printing motion is strictly for parliamentary purposes and if there are outside requests they are normally channelled through Supply and Services and copies are made accordingly on, I guess, a cost recovery basis. I thought that during certain debates we did print more copies, but I think we can handle that in an ad hoc way.

The clerk has just given me an interesting piece of paper that I have not seen before, and it is all part of our education. It concerns the distribution of 1,000 copies of printed issues. I guess this would be standard, pretty well, in other committees, is it?

The Senate gets 125; the Centre and West Blocks get 180 for members and officials; the Confederation Building gets 200 for members and officials; the Wellington Building gets 150 for members and officials; the Press Gallery gets 15; the Distribution Office gets 50, on the shelf; the Distribution Office gets 30 for reserve for future needs, two or three years ahead, and the stock room in the Wellington Building gets 150 for general reserve, and then there are 100 held for various purposes—for example, members' entitlement for up to 20 copies.

I must say I have never seen that before. So that is an interesting breakdown of the thousand and is part of the education process. I would think, offhand, to get the thousand

[Translation]

**M. Rompkey:** Non, je n'en ai pas présenté.

**Le président:** Nous avons donc terminé l'essentiel de ce que nous avons à faire aujourd'hui, les autres questions étant davantage régies par la convention. Pour mettre à exécution ce que nous venons d'adopter, voici d'abord une motion aux fins de laquelle le président ordonne l'impression d'un certain nombre d'exemplaires des témoignages. Il a été d'usage, jusqu'à présent, tout au moins pour ce Comité, de commander l'impression d'un millier d'exemplaires, destinés à tous les membres et aux groupes intéressés. Parce qu'il s'agit d'un document qui présente plus d'intérêt que d'autres, il est toujours possible de changer le nombre d'exemplaires commandés. Je vous demande donc de présenter une motion aux fins d'impression des procès-verbaux de ce Comité.

**M. Taylor:** Je présente une motion à cette fin.

**Le président:** Pour combien d'exemplaires? Un millier?

**M. Taylor:** D'accord, un millier.

**Le président:** M. Taylor propose que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires des comptes rendus de ces délibérations et des témoignages, documents qui seront imprimés dans les deux langues. Êtes-vous d'accord?

**M. Baker:** Monsieur le président, me permettez-vous de demander au greffier . . . d'après son expérience, compte tenu des demandes des membres et des demandes du grand public, ce nombre est-il suffisant?

**Le président:** Le greffier me fait savoir, monsieur Baker, que cette motion d'autorisation d'imprimer satisfait uniquement les besoins du Parlement; si des demandes nous parviennent de l'extérieur, elles passent par le ministère des Approvisionnements et Services et les copies sont alors, je pense, sont imprimées et vendues au prix coûtant. Je pensais que nous agumentions ce chiffre pour certains de nos travaux, mais il me paraît préférable de résoudre ce genre de problème lorsqu'il se présentera.

Le greffier vient de produire un document intéressant dont je n'avais pas encore pris connaissance, ce qui vous montre que nous n'avons pas fini de nous instruire. C'est un document qui expose la répartition de ces 1,000 exemplaires, répartition qui est probablement la même dans d'autres comités, n'est-ce pas?

Le Sénat reçoit 125 de ces exemplaires, l'édifice du centre et de l'ouest en reçoit 180 pour les membres et pour les hauts fonctionnaires; l'édifice de la Confédération en reçoit 200 pour les membres et les hauts fonctionnaires, l'édifice de la Confédération 200, l'édifice Wellington 150, toujours pour les membres et les hauts fonctionnaires; la galerie de la presse en reçoit 15, le bureau de distribution 50, pour les rayons, et 30 pour la réserve, en prévoyant les besoins de deux ou trois ans, et les archives de l'édifice Wellington en reçoivent 150 pour la réserve générale. Il en reste une centaine qui servent à différents usages, chaque membre ayant le droit, par exemple, de réclamer jusqu'à 20 exemplaires.

Je n'avais jamais vu ce document, je l'avoue, et c'est intéressant de voir de qu'il advient de ce millier d'exemplaires. Je propose donc que l'on demande 1,000 comme minimum, car

[Texte]

started . . . and I must say, when you break it down like that, there are not a heck of a lot of copies for outside interested groups, which I guess is Mr. Baker's point.

**Mr. Blaikie:** Well, Mr. Chairman, at the risk of spending a long time, again, on something that should only take a short time . . .

• 1605

My experience has been that it is 1,000 copies. If you need copies of the minutes to send to people you know are interested in the issue being discussed in committee, and you have a large list, just photocopy the portion of the minutes you need and send that to the relevant groups. I do not think we should spend a lot of time debating whether we should print 1,000, 1,500, or 2,000; we should go with the traditional amount. And if we get into a big hassle like we did on the Crow debate and we know there are thousands of people out there . . .

**The Chairman:** Agreed. There is a motion.

**Mr. Blaikie:** Well, I support the motion. Let us get it over with.

**Mr. Taylor:** Before you put the motion, Mr. Chairman, was there a seconder to that motion?

**The Chairman:** We do not need a seconder.

**Mr. Taylor:** Okay.

**The Chairman:** It has been moved that we have 1,000 copies printed in a bilingual format.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Okay, the next motion is another motion that actually gets into the working of the committee, and that is the motion to form the Subcommittee on Agenda and Procedure.

Again, the clerk has given me a motion that says something like this: The chairman could ask for a motion along the following lines, moved by so and so, that the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the chairman and four other members—to include three representatives from the Progressive Conservative Party, one representative from the Liberal Party, and one representative from the New Democratic Party—to be named after the usual consultations with the Whips of the different parties.

**Mr. Dorin:** I so move.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Good, that takes care of that.

The next motion—and, Mr. Blaikie, you will note that the clerk mentioned we need a special motion to get into the Railway Committee Room. My thought on that is that a motion from this committee is not necessary at this time. If we cannot get in by consultation and communication, I do not know if a motion is going to get us in.

**An hon. Member:** Squatter's right.

[Traduction]

lorsqu'on examine à qui ils sont destinés, il faut reconnaître qu'il n'en reste pas beaucoup pour l'extérieur, ce qu'a fait justement ressortir M. Baker.

**M. Blaikie:** Au risque, monsieur le président, de nous faire passer beaucoup de temps à ce qui ne devrait prendre que quelques minutes . . .

D'après mon expérience on en imprimait 1,000 exemplaires. Si vous désirez envoyer des copies du procès-verbal à des personnes que les débats du Comité intéressent, et la liste est longue, il vous suffit de photocopier la partie du procès-verbal dont vous avez besoin et de la faire parvenir aux groupes intéressés. Et si nous entrons dans une grande controverse comme cela a été le cas avec le Nid-de-Corbeau et nous savons que des milliers de personnes . . .

**Le président:** D'accord. Nous avons une motion.

**M. Blaikie:** Bien je suis d'accord avec la motion. Finissons-en.

**M. Taylor:** Avant que vous présentiez la motion, monsieur le président, quelqu'un l'appuie-t-il?

**Le président:** Il n'est pas nécessaire d'avoir un appui.

**M. Taylor:** D'accord.

**Le président:** Il a été proposé que 1,000 exemplaires soient imprimés en présentation bilingue.

Motion adoptée.

**Le président:** Bon, la motion suivante est une motion qui a trait au fonctionnement du Comité, et il s'agit d'une motion en vue de la constitution d'un sous-comité du programme et de la procédure.

Encore une fois, le greffier m'a remis une motion qui se lit à peu près comme suit: le président pourrait demander une motion, présentée par un tel, proposant que le Sous-comité du programme et de la procédure soit constitué d'un président et de quatre députés, et comprenne trois représentants du Parti progressiste-conservateur, un représentant du parti Libéral, et un représentant du parti Néo-Démocrate, représentants qui seraient nommés après les consultations habituelles avec les whips des différents partis.

**M. Dorin:** Je le propose.

Motion adoptée.

**Le président:** Bon, c'est réglé.

La motion suivante, et, vous noterez, monsieur Blaikie, que le greffier a mentionné qu'il nous faut une motion spéciale pour avoir accès à la pièce du Comité des chemins de fer. À mon avis une motion n'est pas nécessaire pour le moment. Si nous n'obtenons pas l'accès par les consultations et les pourparlers, je ne crois pas qu'une motion nous ouvre la porte.

**Une voix:** Le droit du premier occupant.

[Text]

**The Chairman:** Evidently the committee did, two years ago, pass a motion to get into the Railway Committee Room. But, first, let us see how we do by consultation.

**Mr. Blaikie:** We will leave it up to you, Mr. Chairman. But if you fail, you are in trouble.

**The Chairman:** This is going to be awful, sitting up here, not being able to come back.

Unless there is other business members would like to throw onto the table, that the table may not be prepared for, that basically gets us organized.

I, as the chairman, after the usual consultation with the Whips to see who is on the steering committee, will convene a steering committee meeting. We already have supplementary estimates (B) referred to the committee. Also under the provisional rules, all annual reports are automatically referred to this committee.

So we actually have some things right at the moment that could be dealt with in this committee. But I can tell you, and whether I am as frank at other times, as I said earlier I intend to be, I have a meeting with the minister tonight. After that I will have a better idea as to what the work load of this committee will be. But we have things to work on now, and I can see our meeting even next week.

Yes, Mr. Baker.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, we still have not got to the two important questions. I suppose what you are suggesting is that this be delayed until the steering committee meeting: what is considered to be a quorum for voting purposes in the committee.

**The Chairman:** It is under the House of Commons rules. It is a simple majority. For a committee of 15, it is 8. It is under Standing Order 65.(6):

A majority of the members of a standing or a special committee shall constitute a quorum. In the case of a joint committee, the number of members . . .

It is a majority.

I mean, you are right, Mr. Baker, there was a thought at one time to pass a motion to have eight members. But the fact of the matter is that it is redundant, because it is covered in Standing Order 65.(6), which says:

A majority of the members of a standing or a special committee shall constitute a quorum.

• 1610

**Mr. Baker:** What about the speaking arrangements? Do we deal with this at the first organizational meeting?

**The Chairman:** We could, if you want. I think it might be more compatible to deal with it at the steering committee.

**Mr. Baker:** And then report to the committee and vote on it.

**The Chairman:** In time, yes.

[Translation]

**Le président:** Evidemment, le Comité avait, il y a deux ans, adopté une motion pour avoir accès à la pièce du Comité du chemin de fer. Mais voyons d'abord ce que nous obtenons par la consultation.

**M. Blaikie:** Nous laissons cela entre vos mains, monsieur le président. Mais si vous échouez, vous aurez des ennuis.

**Le président:** Ce serait terrible, siéger ici, sans pouvoir revenir.

S'il n'y a pas d'autre question que les députés voudraient mettre sur la table et pour laquelle la table n'est peut-être pas préparée, essentiellement, nous sommes organisés.

En tant que président, après les consultations habituelles avec les whips pour voir qui doit faire partie du comité de direction, j'appellerais une réunion du comité de direction. Les Budgets supplémentaires (B) ont déjà été soumis au comité. En outre, selon les règlements provisoires, tous les rapports annuels sont systématiquement soumis à ce Comité.

Nous avons donc en fait déjà des questions à traiter. Mais je peux vous dire, et si je suis aussi franc en d'autres circonstances, je vous ai dit plus tôt que j'avais l'intention de l'être, je dois rencontrer le ministre ce soir. J'aurais alors une meilleure idée de ce que sera la charge de travail de notre Comité. Mais nous avons déjà du travail et j'imagine que nous nous réunirons la semaine prochaine.

Oui, monsieur Baker.

**M. Baker:** Monsieur le président, nous n'avons pas parlé de deux questions importantes. Vous suggérez, je suppose, que nous attendions la réunion du comité de direction: qu'est-ce qui pour le vote constitue un quorum du comité.

**Le président:** C'est prévu dans le règlement de la Chambre des communes. Il s'agit d'une majorité simple. Pour un comité de 15 personnes, c'est 8. C'est au Règlement permanent en 65.(6):

La majorité des membres d'un comité permanent ou spécial constitue le quorum, mais dans le cas d'un comité mixte, le nombre de membres . . .

C'est une majorité.

Je veux dire, vous avez raison, monsieur Baker, on a songé, un moment, à adopter une motion pour avoir huit membres. Mais ce serait une répétition inutile puisque le cas est prévu par le Règlement permanent 65.(6), selon lequel:

La majorité des membres d'un comité permanent ou spécial constitue le quorum.

**M. Baker:** Qu'en est-il de la question des interventions? En parlerons-nous à la première réunion d'organisation?

**Le président:** C'est possible, si vous le voulez. Je pense qu'il serait plus à propos d'en parler au comité de direction.

**M. Baker:** Et faire ensuite rapport au Comité et passer au vote.

**Le président:** En temps voulu, oui.

## [Texte]

You can show us what you mean. Some of the members here perhaps are not aware of what you are driving at, which is a legitimate point. As the House of Commons works, the Speaker there recognizes the Leader of the Opposition and then on a rotation basis the Leader of the New Democratic Party, and then it starts to switch, depending on members rising. As some members who have been on committees before appreciate, in a committee the first person who has the right to question a witness has always been traditionally the representative of Her Majesty's loyal opposition, then the spokesman or critic for the New Democratic Party, and then the government member. Then it goes on a rotation basis around the table.

There is also the matter to be considered of the time that each examiner should have in questioning witnesses. Again, in view of the increased number of committees, which quite frankly I am personally sorry to see—I thought we were getting down to reality by getting smaller committees—but with a 15-person committee, there is a serious question now of the time that the initial questioner should have and/or should that be the same as all questioners. With 15 members with 10 minutes apiece, you have 150 minutes; and that usually takes care of your hour-and-a-half block.

These are things that have to be decided.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, I think all members of the committee should seriously consider this, because it has been the tradition of this Transport committee to follow an atrocious procedure—at least from my experience of seeing it in operation—whereby an initial questioner can have—what was it—15 or 20 minutes. The important question to the opposition members is, of course, that we retain the right for the Official Opposition to question first of all—the official spokesman for the opposition. Then it goes to the official spokesman for the New Democratic Party. Then it goes to the parliamentary secretary or the spokesman—who ever is there from the government side—and that they be given adequate time in the first round of questions. Then the important thing is, on the second round, just how much time is to be allotted to each member.

If you are going to follow the procedure that this Transport committee has had whereby you give 15 minutes to each member, regardless of what position he is in, then I am afraid an opposition member would come in here and he would be waiting an awfully long time before they get through the government members before he would have a chance—and probably he would never have a chance—to question the witness before the committee. Whether it is advisable to cut it back to 5 minutes per person on the second round and restrict the first round to 10 minutes is something that should be considered. Equally for the government members, they could be here sitting an awfully long time—perhaps days—trying to get on to question a representative from VIA Rail Canada.

I think one of the most important questions the committee has to decide before the first committee meeting is just how that is going to operate.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, as a new member, not having previous experience

## [Traduction]

Vous pouvez nous expliquer ce que vous voulez dire. Certains membres ici ne comprennent peut-être pas à quoi vous voulez en venir, et c'est justifié. À la Chambre des communes, l'Orateur donne la parole au Chef de l'opposition puis, à tour de rôle, au chef du Parti néo-démocrate, et ensuite on passe d'un côté à l'autre, selon les députés qui se lèvent. Comme le savent ceux qui ont déjà fait partie de comités, lors de l'audition d'un témoin, traditionnellement, la préséance a toujours été accordée aux représentants de l'Opposition officielle, puis au porte-parole ou au critique du Parti néo-démocrate, et ensuite aux membres du gouvernement. On fait ensuite le tour de la table.

Il y a également une autre question à régler et c'est celle du temps dont doit disposer chacun pour interroger les témoins. Encore une fois, étant donné le nombre accru de comités, ce qui franchement me désole... je croyais que nous étions revenus sur terre en formant des comités plus restreints... mais avec 15 personnes il est important de savoir combien de temps le premier interrogateur doit avoir et si ce temps doit être le même pour tous. Avec 15 membres, à 10 minutes chacun, cela fait 150 minutes; cela occuperait donc toute la période d'une heure et demie.

C'est le genre de choses qu'il va falloir trancher.

**M. Baker:** Monsieur le président, je pense que tous les membres du Comité devraient y songer sérieusement parce que le Comité des transports a traditionnellement adopté une procédure horrible, du moins à mon avis, selon laquelle le premier interrogateur avait... qu'est-ce que c'était... 15 ou 20 minutes. Ce qui compte pour les membres de l'opposition, c'est, bien sûr, que l'on maintienne le droit de l'opposition officielle à poser ses questions la première, c'est-à-dire le porte-parole de l'opposition officielle. C'est ensuite le tour du porte-parole du Parti néo-démocrate. La parole est ensuite au secrétaire parlementaire ou, s'il n'est pas présent, au porte-parole du gouvernement et il importe qu'ils aient suffisamment de temps pendant ce premier tour de questions. Ensuite, l'important, au deuxième tour, est de décider combien de temps il faut accorder à chaque membre.

Si l'on maintient l'ancienne procédure du Comité des transports, selon laquelle chaque membre avait 15 minutes, quelle que soit sa position, j'ai bien peur qu'un membre de l'opposition soit obligé d'attendre terriblement longtemps avant que tous les membres du gouvernement aient terminé et donc d'avoir la possibilité... ils n'auraient sans doute jamais la possibilité... de poser ses questions au témoin. Il faut peut-être examiner la possibilité de limiter les questions à 5 minutes par personne au deuxième tour et à 10 minutes au premier tour. C'est pareil pour les membres du gouvernement, ils pourraient attendre très longtemps, plusieurs jours peut-être, avant de ne pouvoir poser leurs questions à un représentant de VIA Rail Canada.

Je pense que l'une des plus importantes questions dont le Comité doit décider avant sa première réunion est justement de savoir comment il va fonctionner.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, en tant que nouveau membre, je n'ai aucune

[Text]

on the committee, from the last two or three weeks of what I have observed in the House, my feeling as a new member on the government side is that we do not get that much opportunity to ask questions or speak. It seems the opposition do most of the talking. I think on this committee here, as Mr. Baker has said, if the opposition have the opportunity to ask questions and speak, since we are more numerous on our side, we have to be taken into account also, because we are representing the country also. I think if we have one and two and one, it would be more or less equitable for everyone. But as you suggest, perhaps it could be discussed at a . . .

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, there are a number of ways this could be done. We are setting up a steering committee. Why do we not let the steering committee go into all the ramifications and bring back a recommendation? We could sit here and wrangle, but I think it is far better for the steering committee to bring in what they consider to be a very fair recommendation; then we accept it, amend it or reject it.

• 1615

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, the only reason I brought it up was just to have the members contact the person who goes to the steering committee so we will not end up spending the entire first committee meeting wrangling over what the time period is.

**The Chairman:** Yes, I was just going to make a comment, but, yes . . .

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, first I want to say that I think the decision initially should be made in the steering committee, but I would like to remind the vice-chairman that government members have much more direct access to the bureaucrats at the policy making level than the opposition members do. I think if we get to the point that our time is cut back here, then we are not going to be able to do our traditional role of critically monitoring the actions of the government.

Most of the time the questions from the government members in the House tend to be what appear to be set-up questions to give the Minister a chance for a statement. I would just like to put that on the record, Mr. Chairman. Although I do not have any experience in this House, I have it at another level, and I know how it can be used against members of the opposition.

**The Chairman:** I just want to throw out one thing here. I have thought of having just the type of discussion we are having. I am glad Mr. Baker brought up the point to direct members' minds to the problem. It is a problem. Frankly it is, again because of the realities of today, a problem that has a little different complexion to it than in previous Parliaments and previous committees. There is no doubt there has to be an accommodation to the heavy weight and the balance with

[Translation]

expérience des comités et, d'après ce que j'ai pu observer à la Chambre au cours des deux ou trois dernières semaines, j'ai l'impression, en tant que nouveau membre du gouvernement, que nous n'avons pas souvent la possibilité de poser des questions ou de prendre la parole. Il me semble que ce sont surtout les membres de l'opposition qui ont la parole. Je pense qu'au sein de ce Comité, comme l'a dit M. Baker, si l'opposition doit avoir la possibilité de poser des questions et d'intervenir, comme nous sommes plus nombreux de notre côté, il faut tenir compte de nous aussi, puisque nous aussi nous représentons le pays. Je pense que si nous avons un et deux et un ce serait plus ou moins équitable pour tout le monde. Mais comme vous l'avez suggéré, nous pourrions peut-être en débattre à un . . .

**M. Taylor:** Monsieur le président, il y a plusieurs façons possibles de procéder. Nous allons créer un comité de direction. Pourquoi ne pas laisser à un comité de direction le soin d'examiner toutes les ramifications et de nous soumettre une recommandation? Nous pouvons rester ici et continuer à discuter, mais je pense qu'il serait préférable que le Comité directeur nous soumette une recommandation qui leur paraît équitable; ensuite nous pourrions l'accepter, la modifier ou la refuser.

**M. Baker:** Monsieur le président, si j'ai soulevé la question, c'est simplement pour que les membres communiquent avec la personne qui siègera au Comité directeur afin que celui-ci ne passe pas toute sa première réunion en chicanes à propos du temps de parole.

**Le président:** Oui, j'allais justement faire un commentaire, mais, oui . . .

**M. Angus:** Monsieur le président, tout d'abord je voudrais dire que d'après moi, la décision devrait d'abord être prise en Comité directeur, mais je voudrais rappeler au vice-président que les membres du gouvernement ont plus directement accès que les membres de l'opposition aux bureaucrates au niveau où se font les politiques. Je pense que si nous en arrivons au point de réduire notre temps de parole ici, nous ne serons plus en mesure de remplir notre rôle traditionnel qui est de surveiller d'un oeil critique les actions du gouvernement.

La plupart du temps, les questions que posent les membres du gouvernement à la Chambre semblent avoir pour but de donner au ministre l'occasion de faire une déclaration. Je voudrais simplement mettre cela au procès-verbal, monsieur le président. Bien que je n'ai aucune expérience dans cette Chambre, j'ai de l'expérience à un autre niveau, et je sais comment elle peut être utilisée contre les membres de l'opposition.

**Le président:** Je voudrais ajouter une chose ici. J'ai pensé à avoir exactement le genre de discussion que nous avons. Je suis heureux que M. Baker ait soulevé la question pour que les membres pensent au problème. Car c'est un problème. Franchement, étant donné les circonstances actuelles, c'est un problème un peu différent de celui que nous avons connu dans les parlements précédents et les comités précédents. Il ne fait aucun doute qu'il faut tenir compte du poids et de l'équilibre

[Texte]

opposition and accountability, but I want to throw one thing in, Mr. Angus. Again you admitted that you had not really seen this committee in operation . . .

**Mr. Angus:** I did not say that.

**The Chairman:** Any members who have been around this committee during the previous government of course recall Charles Turner who is now Senator Turner. When it came to certain matters involving the railway, the CNR and Dr. LeClair, he was the most pointed, provocative and irritating examiner to any of the officials of the CN. It was a joy to be in the opposition and watch him, in effect, really conduct a very penetrating cross examination. I am cognizant again of the cross currents. This is definitely something that should be handled by the steering committee. Then the procedure is that after the steering committee makes a decision, all members then have to vote on it. Then you are going to have the discussion. So, I am glad Mr. Baker brought up the point. Mr. Rompkey you wanted to say something, I think. I am just glad the point has been focused because the real discussion will be on the report of the steering committee behind closed doors when all these parameters will be discussed.

**An hon. Member:** Agreed.

**Mr. Baker:** I think we should wait for the report of the steering committee.

**An hon. Member:** I do not think we should be doing anything more. We have already taken . . .

**The Chairman:** That, to me, as the putative chairman that has just been confirmed, gets this under way, believe it or not. Other business can follow and flow and I certainly stand . . .

**An hon. Member:** Are you having a reception after this?

**Mr. Taylor:** I move that we adjourn.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I did have a technical question.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Angus:** Has it been predetermined by a body other than this what the sitting days of this committee are—the day of the week? For those of us who have duty days, obviously that is going to have a bearing on any negotiations we might be doing.

**The Chairman:** Again, this is something the clerk should discuss. He knows more about the technicalities. You raised a legitimate point that is technical to a point, but frankly it is pretty relevant because it does affect when we sit. We are tied into, what they call, a bloc system. All committees are plugged into this on an alternating basis. Because there are not that many rooms for the number of committees, we do have set times. The clerk has just given me a piece of paper setting out the meeting times available according to the bloc system. The first one—which I do not think will take place because we will not have time to—is on Thursday, November 22 at 9.30 a.m.; then Tuesday at 11 a.m.; Thursday at 3 p.m.; Friday at 9 a.m.

[Traduction]

entre l'opposition et la responsabilité, mais je voudrais faire remarquer une chose, monsieur Angus. Encore une fois vous avez reconnu que vous n'avez pas vraiment eu l'occasion de voir ce Comité fonctionner . . .

**M. Angus:** Je n'ai pas dit cela.

**Le président:** Les membres qui étaient à ce Comité sous le précédent gouvernement, se souviennent bien sûr de Charles Turner, qui est maintenant le sénateur Turner. Dans certaines questions concernant le chemin de fer, le CN et le docteur LeClair, il se montrait à l'égard des représentants du CN le plus caustique, le plus provocateur et le plus irritant des interrogateurs. C'était un plaisir que d'être dans l'opposition et de le regarder effectivement mener un contre interrogatoire des plus pénétrants. Je suis conscient encore une fois des différences d'opinions. C'est certainement une question qui doit être traitée par le Comité directeur. La procédure prévoit ensuite que lorsque le Comité directeur prend une décision, tous les membres doivent se prononcer. Il y a ensuite discussion. Je suis donc content que M. Baker ait soulevé la question. Monsieur Rompkey, vous voulez dire quelque chose, je crois. Je suis heureux que nous ayons défini ce point car la véritable discussion portera sur le rapport du Comité directeur à huis clos lorsque tous les paramètres seront discutés.

**Une voix:** Entendu.

**M. Baker:** Je pense que nous devrions attendre le rapport du Comité directeur.

**Une voix:** Je ne sais pas. Je ne pense pas que nous devions continuer. Nous avons déjà pris . . .

**Le président:** Pour moi, en tant que président putatif qui vient d'être confirmé dans ses fonctions, croyez-le ou non, cela suffit à mettre les choses en marche. Les autres questions peuvent suivre et découler et je suis certainement . . .

**Une voix:** Est-ce que vous avez une réception après?

**M. Taylor:** Je propose l'ajournement.

**M. Angus:** Monsieur le président, j'avais une question d'ordre technique.

**Le président:** Oui.

**M. Angus:** Les jours de séances de ce Comité—les jours de la semaine—ont-ils été fixés par un corps indépendant? Pour ceux d'entre nous qui ont des journées de service, cela influencera évidemment nos négociations éventuelles.

**Le président:** Encore une fois, il faudrait en parler avec le greffier. Il est davantage au courant des détails. Vous avez soulevé une question, d'ordre technique jusqu'à un certain point, mais franchement je crois qu'elle est très pertinente puisque l'horaire de nos séances en dépend. Nous sommes liés à ce que l'on appelle un système de bloc. Tous les comités y sont inclus en alternance. Comme il n'y a pas beaucoup de pièces pour les comités, nous avons certaines périodes fixes. Le greffier vient de me remettre un papier indiquant les heures parmi lesquelles nous pouvons choisir selon le système du bloc. La première, et je ne pense pas que nous la retiendrons puisque cela ne nous donnerait pas assez de temps, serait le jeudi 22

## [Text]

if we decide to have Friday meetings. Again, this is something the steering committee is going to dissect and it will come forward with definite dates. So you are right, but it is more relevant to discuss it in the steering committee. Certainly in the past, because a lot of the members come from distances, we have tried to avoid, as a matter of practice, meeting on Friday mornings. We try to get it in on Tuesday, Wednesday afternoons if necessary, and Thursday—either in the morning or afternoon.

• 1620

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, what you are telling me is that, aside from the subcommittee's decision-making, they are locked into the Tuesday, Thursday and Friday slots as the only possible times we can meet; that is the only thing we can work with.

**The Chairman:** In general, yes.

**Mr. Angus:** Okay.

**The Chairman:** Mr. Taylor had a motion to adjourn. I think it is a great motion. The meeting is adjourned. Thank you.

---

Thursday, November 29, 1984

• 1534

**The Chairman:** Gentlemen, I will call the meeting to order since I see a quorum for taking evidence.

I have a steering committee report which I do not want to lay before the table until we get a full voting complement of at least eight members. Because we are all here and are interested in welcoming the Minister of Transport in his resurrected form, I, as your chairman in a new forum, would like to welcome the Minister with his officials in our pursuit of Supplementary Estimates (B). I will call, I guess in the traditional manner, the votes under Transport in the blue book, Supplementary Estimates (B). These are votes 1b, 5b, 10b, 16b, 17b, 35b, 75b, 85b, and 90b, which are on pages 208 to 218 of the blue book.

• 1535

## TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program	
Vote 1b—Departmental Administration—Operating expenditures, the grant listed.....	\$1
Vote 5b—Departmental Administration—Capital expenditures.....	\$1
A—Department—Marine Transportation Program	
Vote 10b—Marine Transportation... Operating expenditures.....	\$1
Vote 16b—Payment to the Canarctic Shipping Company Limited for expenditures related to structural modifications.....	\$1

## [Translation]

novembre à 9h30; ensuite mardi à 11 heures; jeudi à 15 heures; vendredi à 9 heures, si nous décidons d'avoir des séances le vendredi. Encore une fois, le Comité directeur examinera la question et proposera des dates précises. Vous avez donc raison, mais il est plus pertinent d'en parler au sein du comité de direction. Par le passé, comme de nombreux membres venaient de loin, nous avons certainement essayé d'éviter, de manière générale, de nous réunir les vendredi matins. Nous essayons de le faire le mardi, les mercredi après-midi si nécessaire, et le jeudi, matin ou après-midi.

**M. Angus:** Monsieur le président, vous voulez dire en fait que le sous-comité n'a le choix qu'entre les périodes du mardi, du jeudi et du vendredi; ce sont les seuls horaires disponibles.

**Le président:** Dans l'ensemble, oui.

**M. Angus:** Bon.

**Le président:** M. Taylor a proposé l'ajournement. Je pense que c'est une excellente idée. La séance est levée. Merci.

---

Le jeudi 29 novembre 1984

**Le président:** Messieurs, comme nous avons un quorum pour entendre les témoignages, j'ouvre la séance.

J'ai en mains un rapport du Comité directeur que je ne mettrai pas en délibérations avant que nous soyons au moins huit membres; c'est-à-dire le nombre voulu pour décider de son adoption. À titre de président du Comité, j'aimerais souhaiter la bienvenue au Ministre des Transports ainsi qu'à ses hauts fonctionnaires pour discuter du budget supplémentaire (B). Je mets donc en délibérations, comme c'est la tradition, les crédits 1b, 5b, 10b, 16b, 17b, 35b, 75b, 85b et 90b sous la rubrique Transports que l'on trouve entre les pages 209 et 219 du Livre bleu du Budget des dépenses supplémentaires (B).

## TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale	
Crédit 1b—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement, la subvention inscrite.....	\$1
Crédit 5b—Administration centrale—Dépenses en capital.....	\$1
A—Ministère—Programme du Transport maritime	
Crédit 10b—Transport maritime—Dépenses de fonctionnement.....	\$1
Crédit 16b—Paiement à la compagnie de navigation Canarctic Limitée pour des dépenses relatives à des améliorations aux navires.....	\$1

## [Texte]

Vote 17b—Payment to the Windsor Harbour Commission....  
\$1

Vote 35b—Payment to the Canada Ports Corporation.....\$1

A—Department—Air Transportation Program

Vote 75b—Air Transportation—Contributions.....\$1

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 85b—Surface Transportation—Operating expenditures.....\$1

Vote 90b—Surface Transportation—The grant listed in the  
Estimates and contributions.....\$37,681,229

**The Chairman:** I gather, following previous procedure and tradition, for the questioning, because these matters are basically general and certainly for the purpose of getting information, as far as I have the consent of the committee, I am going to be pretty wide in allowing questions on whatever you want to raise, because basically those are the areas of the Minister of Transport.

I would like to welcome the Minister, sir, and wish you well before this committee. You had experience as, I think, a chairman of a committee at one time before you got elevated. I know I follow in the footsteps, as I said at the organizational meeting, of another very eminent chairman, my predecessor, who certainly conducted this committee with fairness, balance, tolerance, and I think good judgment, and I hope with the assistance of the committee I can do that too.

But I also want to try to get these committees under way on time. When I see, perhaps after the first round of questioning—after the first round, if there is a voting quorum—and I think there will be—then I would like to lay on the table the report of the steering committee, and hopefully that will not provoke too much debate to take away from the Minister's examination.

**Mr. Benjamin:** A point of order, Mr. Chairman. I believe there is not only a quorum, there is also a government majority. Do I take it you would prefer to deal with the steering committee report somewhere on towards 6 o'clock or later tonight, or are you going to do it now?

**The Chairman:** I felt it would be expeditious to get the questioning started; to have the first round. By that time we will know really who is here and who is not here, and at that time, after the first round, I was going to ask the indulgence of the committee to discuss the steering committee report. Again, if the committee members read it, and the steering committee members received the draft minutes, they will appreciate that we are trying to eliminate controversy in that steering committee report, because the whole purpose of this meeting—and it is our one opportunity—is to have a crack—I should not say that—is to have an examination of the Minister...

**Mr. Benjamin:** Same difference.

**The Chairman:** —within his departmental responsibilities. I would like to keep that as the main focus, Mr. Benjamin.

## [Traduction]

Crédit 17b—Paiement à la Commission du port de Windsor.  
\$1

Crédit 35b—Paiement à la Société canadienne des ports...\$1

A—Ministère—Programme des transports aériens

Crédit 75b—Transport aérien—Contributions.....\$1

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 85b—Transport de surface—Dépenses de fonctionnement.....\$1

Crédit 90b—Transport de surface—Subventions inscrites au  
budget et contributions.....\$37,681,229

**Le président:** En ce qui concerne les questions, suivant la procédure établie et la tradition, comme il s'agit de discuter de questions générales et de recueillir de l'information, si le Comité en convient, je permettrai qu'on pose n'importe quelle question, pourvu qu'elle se rattache aux activités du ministère des Transports.

Monsieur le Ministre, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue devant le Comité et bonne chance. Je pense que vous avez déjà été président d'un comité avant d'être nommé ministre. Je suis le cheminement d'un autre président très éminent, comme je l'ai dit à la séance d'organisation, je succède à mon prédécesseur qui a certainement dirigé les travaux du Comité avec un grand souci d'équité, d'équilibre, de tolérance et aussi de discernement; et j'espère qu'avec l'aide du Comité je pourrai en faire autant.

J'aimerais également que les réunions du Comité commencent à l'heure. Quand je verrai, après le premier tour de table peut-être, qu'il y a suffisamment de membres pour tenir un vote, et je pense qu'on aura le quorum après le premier tour, je déposerai le rapport du Comité de direction en espérant qu'il ne suscitera pas trop de débats de manière à ce qu'on puisse profiter de la présence du ministre.

**M. Benjamin:** Un rappel au Règlement, monsieur le président. Je constate qu'il y a non seulement quorum, mais aussi majorité du gouvernement. Cela veut-il dire que vous préféreriez ne pas discuter du rapport du Comité de direction maintenant, et attendre vers 18h ou plus tard ce soir pour le faire?

**Le président:** J'ai pensé qu'il vaudrait mieux amorcer la période des questions et faire un premier tour de table. Une fois le premier tour terminé, j'avais l'intention de demander que le Comité discute dudit rapport. Si les membres du Comité le lisent, et les membres du Comité de direction ont reçu une ébauche du procès-verbal, ils comprendront que nous tentons d'aplanir les difficultés; car il ne faut pas oublier que le but de la présente réunion, et l'occasion nous en est donnée aujourd'hui, c'est de nous attaquer—je ne devrais pas m'exprimer en ces termes—d'examiner plutôt les responsabilités du ministre...

**M. Benjamin:** C'est du pareil au même.

**Le président:** ... d'examiner donc les responsabilités du ministre. J'aimerais qu'on ne perde pas cela de vue, monsieur Benjamin.

[Text]

Does the Minister have an opening statement on estimates that are his?

**Hon. Donald Frank Mazankowski (Minister of Transport):** Thank you, Mr. Chairman. I do not have an opening statement, other than the fact that I would like to say first of all to you and other members of the committee how very happy I am to be here, and to congratulate you personally, Mr. Chairman, on your elevation to the throne. I know your experience over the years will blossom very well in the very heavy deliberations that we will be undertaking over the course of the next few years.

I think the Transport committee has always been a unique committee of the House of Commons, and the fact that we are situated in this very historic room simply sets it apart from other committees. I know it would be the intention and indeed the hope of all members hopefully to secure these premises as a permanent location for continuing committee meetings. I can assure you I will do whatever I can to see that that happens. I think as well, Mr. Chairman if I may, that the Transport committee has been generous in releasing the room when other events or other occasions were appropriate to be staged in here and I would hope that kind of reasonable offer will always be maintained.

• 1540

Mr. Chairman, I do not have a detailed statement other than the fact that I would just indicate, as you have already indicated, that the proposals you are considering today are expenditures which emanate from decisions taken by the previous administration. They are nonetheless essential to the continued operation of the Department of Transport and I will try to elaborate and answer any questions that committee members may have. I am ably supported here today by members of the Department of Transport who have been before this committee before. On my extreme right, Mr. Gordon Sinclair, the Air Administrator, then Mr. Jaff Wilkins, Associate Deputy Minister; Mr. Allen, Marine Administrator; and Mr. Nick Mulder, Administrator, Surface Transportation.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Just before I call Mr. Ouellet I would like to just pick up and amplify what you said about the room. Through the co-operation and assistance of your Parliamentary Secretary, Mr. Forrestall, he and I met with the Speaker and there is a letter to dedicate initially, as a first call and following the precedent, this room for the Transport committee. So I was glad to get that co-operation from your Parliamentary Secretary and, obviously, the Speaker.

With no further ado, could we have Mr. Ouellet please, for 15 minutes, the first round.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I would like first of all to congratulate you on your appointment as chairman. As you have indicated you are succeeding in this place important and

[Translation]

Le Ministre a-t-il une déclaration liminaire à faire au sujet du budget?

**L'honorable Donald Frank Mazankowski (Ministre des Transports):** Merci, monsieur le président. Je n'ai pas de déclaration d'ouverture, sauf que j'aimerais d'abord vous dire à tous, à tous les membres du Comité que je suis très heureux d'être là, et je tiens à vous féliciter personnellement, monsieur le président, de votre nomination à ce nouveau poste. Je sais que vos nombreuses années d'expérience vous serviront très bien dans les nombreux travaux importants qu'accomplira le Comité au cours des prochaines années.

Je pense que le Comité des transports a toujours été un comité unique de la Chambre des communes, et le fait que nous soyons réunis dans cette pièce historique confirme le caractère particulier de ce Comité. Je sais qu'on voudrait bien, et j'espère que c'est le souhait de tous les membres du Comité, que cette salle soit réservée aux réunions du Comité permanent. Je puis vous assurer que je ferai tout ce que je peux pour que cela se réalise. Je pense aussi, monsieur le président, que le Comité des transports a toujours été généreux lorsqu'il fallait céder la salle pour permettre la tenue d'autres événements ou réunions, et j'espère que cette attitude raisonnable continuera à l'avenir.

Monsieur le président, je n'ai pas de déclaration détaillée à faire, sauf que je dirais, comme vous venez de le faire, que les propositions que nous étudions aujourd'hui portent sur des dépenses qui émanent de décisions prises par le gouvernement précédent. Il n'en reste pas moins que ces dépenses sont essentielles au bon fonctionnement du ministère des transports, et j'essaierai d'expliquer et de répondre à toutes les questions des membres du Comité. Je suis secondé aujourd'hui par des gens compétents du ministère des transports qui ont déjà comparu devant le Comité. À mon extrême droite, c'est M. Gordon Sinclair, administrateur de l'Administration canadienne du transport aérien, ensuite M. Jaff Wilkins, sous-ministre associé; M. Allen, administrateur de l'Administration canadienne du transport maritime, et M. Nick Mulder, administrateur de l'Administration canadienne du transport de surface.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. Avant de céder la parole à M. Ouellet, j'aimerais remercier un peu sur ce que vous avez dit au sujet de la salle de réunion. Grâce à la collaboration et à l'aide de votre secrétaire parlementaire, M. Forrestall, nous avons tous deux rencontré l'Orateur pour lui demander que cette salle soit réservée au Comité des transports en priorité et nous avons obtenu un protocole confirmant que la tradition est établie. J'étais ravi d'obtenir la collaboration de votre secrétaire parlementaire et aussi celle de l'Orateur.

Sans plus tarder, je demanderais à M. Ouellet d'amorcer la période de questions; 15 minutes pour le premier tour.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, j'aimerais d'abord vous féliciter de votre nomination au poste de président. Comme vous l'avez mentionné, vous succédez à des gens importants et

[Texte]

prestigious people and I wish you a successful tenure and from that chairmanship a greater future.

**The Chairman:** We hope so.

**Mr. Ouellet:** I want to express on behalf of my colleagues and myself our thanks to the Minister for accepting to have officials of his department give a briefing to the Official Opposition. Indeed, this morning we met with officials of his department. I want to indicate to the Minister that we have received a comprehensive briefing and that we are very appreciative of the time the officials took with us this morning to give us a thorough analysis of the department. Indeed, the legislative assistant to the Minister is a very charming person and I want to compliment the Minister on his good taste. I hope that the good level of co-operation that we have entertained so far will continue in the future.

Monsieur le président, je voudrais poser un certain nombre de questions. Vous avez dit que j'aurais 15 minutes. Il est certain qu'en 15 minutes, je ne peux pas couvrir tout le ministère, mais je pourrai peut-être revenir plus tard sur certains aspects particuliers du ministère.

La première question que je voudrais adresser au ministre a trait à la responsabilité que partage avec lui, ou ne partage pas avec lui, le ministre d'État aux Transports. J'aimerais savoir quel est le niveau d'échanges, de responsabilités qui existe entre lui et son ministre d'État. Qui, en fait, est le ministre? Qui signe les documents du Cabinet? Qui signe les documents qui sont soumis au Conseil du Trésor? Est-ce que c'est l'un ou l'autre ou si c'est M. Mazankowski qui signe ces documents? C'est ma première question.

**Mr. Mazankowski:** At the present time, Mr. Chairman, the Minister of State is not empowered to sign Treasury Board submissions or Cabinet submissions.

• 1545

That is a matter we have not been able to have fulfilled, but it would be my intention, if that is possible, to grant him that authority.

Basically the relationship between me and the Minister of State is simply this: we speak as one on behalf of the government in areas of transport and we speak as one on behalf of the Department of Transport. He is not designated to attend to any specific sector of the transport or mode of transport but is equal in every respect in terms of enunciating policy. We hope that will work satisfactorily. Naturally he will have a particular interest in transportation affairs as they relate to the Province of Quebec, and for that I am very grateful. I think it is a good combination. He is a very generous, warm and competent person, and I look forward to a very happy association with him.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, le ministre dit que le ministre d'État et lui-même ont la même voix et utilisent le même langage. Est-ce que je dois en conclure que la promesse faite par son collègue à l'Union des producteurs agricoles de ne pas changer le mode de paiement concernant le fameux paiement pour le Nid-de-Corbeau est une décision finale du

[Traduction]

prestigieux, et je vous souhaite beaucoup de succès dans votre nouveau poste et dans votre carrière.

**Le président:** C'est ce que l'on souhaite.

**M. Ouellet:** Au nom de mes collègues, et en mon nom propre, j'aimerais remercier le ministre d'avoir accepté que ses fonctionnaires rencontrent l'opposition officielle pour une séance d'information. En fait, ce matin, nous avons rencontré les fonctionnaires de son ministère. Je tiens à dire au ministre que nous avons eu une très bonne séance d'information et que nous sommes très reconnaissants du temps que les fonctionnaires ont passé avec nous ce matin pour nous faire une analyse complète des activités du ministère. J'ajouterais que l'adjoint législatif du ministre est une personne très charmante et je tiens à féliciter le ministre de son bon goût. J'espère que le niveau de coopération que nous avons eu jusqu'à présent se poursuivra à l'avenir.

Mr. Chairman, there are a number of questions I would like to ask. You said that I was allotted 15 minutes. It is obvious that in 15 minutes I will not be able to cover all of the department's responsibilities, but I will perhaps get back to certain aspects of the department later on.

The first question I would like to address to the minister is on the responsibilities that the Minister of State for Transport shares with him or does not share with him. I would like to know what degree they exchange responsibilities? Who in fact is the minister? Who signs the cabinet documents? Who signs the documents that are submitted to Treasury Board? Is it one or the other, or is it only Mr. Mazankowski who signs these documents? This is my first question.

**M. Mazankowski:** À l'heure actuelle, monsieur le président, le ministre d'État n'est pas habilité à signer des documents du Conseil du Trésor ou du Cabinet.

C'est quelque chose qu'on n'a pas encore réussi à obtenir, mais j'ai l'intention, si possible, de lui accorder ce pouvoir.

Le rapport qui existe entre moi-même et le ministre d'État est le suivant: nous ne faisons qu'un dans le domaine des politiques fédérales des transports, et pour tout ce qui concerne le ministère des Transports. Il n'a pas de responsabilité dans un secteur précis des transports ou des modes de transport, mais nous sommes sur un pied d'égalité pour ce qui est des politiques. Nous espérons que cela va marcher de façon satisfaisante. Bien sûr, il s'occupera plus particulièrement du domaine des transports dans la province de Québec, et j'en suis très reconnaissant. Je pense que c'est une bonne association. C'est une personne très généreuse, chaleureuse et compétente, et je pense que nous nous entendrons bien.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, the minister says that the Minister of State and he speak with one voice and the same language. May I then conclude that the promise made by his colleague to the *Union des producteurs agricoles* not to change the Crows Nest payment, is a final decision by the govern-

[Text]

gouvernement, à savoir que ce paiement continuera à se faire exclusivement aux compagnies de chemin de fer?

**Mr. Mazankowski:** No decision has been made on that. We have a bill in place and we have an inquiry taking place with respect to the method of payment which was initiated by the previous administration. That inquiry is to report by March 31, 1985, and at that time the report will be considered.

Furthermore, there is provision for a review of the Western Grain Transportation Act to take place in the year 1985-86, and that also provides another window.

I think what is needed for the present is some stability. As you know, the issue of the Crow's Nest Pass freight rates was very divisive. It was a long, protracted debate. It divided many members in this House and it divided many members of the agricultural community. Now the bill is in effect. I think there is ample opportunity to improve it, but I am not sure many people are anxious to open it up too quickly without a clear consensus having emerged.

**Mr. Ouellet:** But, Mr. Chairman, what the Minister is saying is that the Minister of State had no authority to promise the *status quo* to the UPA.

**Mr. Mazankowski:** Well, I am not sure what the Minister . . . I have not seen the statement that has been made and I would not want to comment on it until I had heard the Minister himself or saw what he wrote or what he printed. It is an issue he probably has strong feelings on, but I know that he shares the view, as I do, that nothing would be contemplated until the review process was completed.

**Mr. Ouellet:** Une autre question, monsieur le président. Elle a trait à la décision de déménager dans la Capitale nationale le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Le ministre, en réponse à une question que je lui posais en Chambre, m'a dit que des consultations avaient été faites à ce sujet. Est-ce que ces consultations ont été faites par lui ou par le ministre d'État, et peut-il me dire auprès de qui ces consultations ont été faites avant que la décision soit annoncée?

• 1550

**Mr. Mazankowski:** The consultations were made by the Minister of State. I know he spoke to the Board of Trade and a few other groups. I am not sure of all the groups he has spoken to, but I want to assure the hon. member that there was probably more consultation in respect of this move than there was for the move to have it established in Montreal in the first place, because as I understand it, the legislation clearly designates that the Canadian Aviation Safety Board was contemplated to be located in Ottawa—rather, I should say, the National Capital Region—unless otherwise changed or recommended by Governor in Council. That is my understanding.

And so it was in the interests of greater efficiency and effectiveness that it was deemed the best possible solution to have it here. The laboratory is here, which is really crucial to the ongoing investigative work. Most of the organizations with which the Canadian Aviation Safety Board would be working are located in the National Capital Region. For example, I

[Translation]

ment, namely, that this payment will continue to be made exclusively to railway companies?

**M. Mazankowski:** On n'a pas pris de décision à cet égard. Un projet de loi existe, et nous faisons une enquête sur le mode de paiement établi par le gouvernement précédent. Cette enquête sera terminée le 31 mars 1985, et nous étudierons le rapport à ce moment.

De plus, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest sera passée en revue en 1985-1986, et c'est une autre possibilité.

A mon avis, il nous faut actuellement de la stabilité. Comme vous le savez, la question des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau était très controversée. Le débat a été très long. Il a entraîné des divisions entre de nombreux membres de cette Chambre, et entre bien des membres de la collectivité agricole. La loi est maintenant en vigueur. Je pense qu'il y a eu de nombreuses occasions de l'améliorer, mais je doute que les gens veuillent se précipiter sans consensus.

**M. Ouellet:** Mais, monsieur le président, ce que dit le ministre c'est que le ministre d'État n'était pas autorisé à promettre le statu quo à l'Union des producteurs agricoles.

**M. Mazankowski:** Je ne suis pas sûr que le ministre . . . Je n'ai pas vu sa déclaration et je ne veux pas faire de commentaires avant de lui avoir parlé ou d'avoir vu ce qu'il a écrit. Il a sans doute des sentiments très forts à cet égard, mais je sais qu'il est de mon avis qu'il vaut mieux attendre la fin de la révision avant de faire quoi que ce soit.

**Mr. Ouellet:** Another question, Mr. Chairman. It has to do with the decision to move the Canadian Aviation Safety Board to the National Capital. In reply to the question that I asked him in the House, the minister told me that consultations did take place on the subject. Were these consultations carried out by him or by the Minister of State, and would he tell me with whom these consultations took place, before the decision was announced?

**M. Mazankowski:** C'est le ministre d'État qui a présidé aux consultations. Je sais qu'il a contacté le *Board of Trade* et quelques autres organismes. Je n'en connais pas toute la liste, mais je peux assurer l'honorable député qu'il y a plus de consultations qu'à l'époque où la décision avait été prise en faveur de Montréal, et si je ne me trompe, la loi précise très clairement que ce Bureau canadien de la sécurité aérienne devait être situé à Ottawa—je devrais sans doute dire dans la région de la Capitale nationale—à moins qu'une décision ou une recommandation du gouverneur en conseil n'en dispose autrement. Voilà ma vision des choses.

Il était donc du point de vue de l'efficacité et de la bonne marche des choses plus logique de l'avoir ici. Le laboratoire est d'ailleurs ici, et c'est le lieu essentiel où toutes les recherches se font. La plupart des organismes, par ailleurs, avec lesquels le Bureau serait en relation de travail ont leur siège dans la région de la Capitale nationale. Parmi ces organismes, si je ne

## [Texte]

understand they work in consultation with NRC, Health and Welfare, the RCMP, Transport Canada. Most of the aviation groups are located here in Ottawa: representatives of CATCA, CALPA; they are all here. And so from the standpoint of efficiency, economy and effectiveness, it seems to be the logical place.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, that has been the point of view expressed by the Minister in answering the question I asked him in the House. However, what the Minister should know, one of the reasons for the creation of this board was to establish a review process that would be at arm's length with his department.

This morning, during the briefing that we received, indeed in the part of the briefing that was a slide presentation, it said that this board should act at arm's length and that the portion of employees currently working for the Department of Transport would be moved and integrated into the new board in order to assure this arm's length relationship.

I guess the government can make whatever decision they want, and if they feel they want to deprive Montreal of this board and put it here in the national capital, it is the right of the government to do so. But to try to express the view that this is something that is going to be more efficient, and it is natural because everybody is in Ottawa, I think is an argument that does not hold water, because, indeed, from the very beginning it was established that it should be at arm's length. Clearly it will satisfy the few employees who will be able to continue to live here instead of being asked to move to Montreal, but I think the position of Montreal in terms of aeronautics, the well-established pattern and tradition of trying to give to Montreal a stature in terms of aeronautics, has been lost in the process, to the satisfaction of a few employees. I regret that decision.

I would have liked the Minister to indicate to this committee that he would indeed review this decision, have further discussions with the Minister of State who, I understand, had very, very few consultations, only with his provincial colleague, the Minister of Transport, who could not care less about that. In fact, there were no consultations prior to the decisions with the Board of Trade, with the *Chambre de commerce* with the City of Montreal, or the *la Communauté urbaine de Montréal*. I think it is a regrettable decision, and I hope the Minister will see fit to review the matter and perhaps change that decision.

• 1555

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if the member and the members of his party were so concerned about an arm's-length relationship, I find it rather strange that they would have had the CASB reporting to the Minister of Transport. That really knocks a hole in that argument.

Secondly, I certainly have nothing against the City of Montreal. It is a beautiful city, it is an outstanding city, it has many head offices and it is not going to be discriminated against by this government. The member mentions that it is a major aviation and aeronautical centre; yes, Air Canada is located there and ICAO is located there. But to counterbal-

## [Traduction]

me trompe, il faudrait citer le CNR, Santé et Bien-être Canada, la GRC et le Ministère des transports. La plupart des organismes représentant le secteur aérien ou aéronautique sont également à Ottawa: ainsi du CATCA et CALPA; ils sont tous ici. Du point de vue de l'efficacité, de la rentabilité et de l'économie, cette décision paraît logique.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, c'est exactement ce que le ministre a répondu à la question que j'ai posée en Chambre. Pourtant, il devrait savoir que ce Bureau a été créé comme instance de contrôle qui fonctionnerait en toute indépendance vis-à-vis du ministère.

C'est bien ce que l'on nous a expliqué ce matin lors de la séance d'information, qui était également une présentation de diapositives, et c'est dans cet esprit que les employés relevant encore du Ministère des transports devaient être mutés et intégrés au nouveau bureau, afin de garantir son indépendance.

Je suppose que le gouvernement est souverain en la matière, et qu'il lui appartient s'il le désire de priver Montréal de ce bureau pour l'installer dans la région de la Capitale nationale; il en a tous les droits. Mais je ne pense pas que l'argument selon lequel cette décision répond à des impératifs d'efficacité, du fait que tous les autres organismes sont situés à Ottawa, je ne pense pas que cet argument soit bon, puisque l'on a toujours insisté depuis le début sur l'indépendance dont devait jouir ce bureau. De toute évidence cette décision donnera satisfaction aux quelques employés qui pourront continuer à habiter Ottawa, au lieu de déménager pour Montréal, dont par ailleurs l'avenir en matière d'aéronautique en sera d'autant sacrifié, alors que l'on avait tout fait jusqu'ici pour essayer de donner à cette ville une importance centrale dans ce domaine. Voilà pourquoi je regrette que cette décision ait été prise.

J'aimerais donc que le ministre déclare ici, au comité, qu'il est prêt à réexaminer cette décision, à en discuter avec le ministre d'État, qui n'a—d'après moi—que très peu consulté, si ce n'est son collègue et homologue provincial le ministre des Transports, que cette affaire intéresse fort peu. De fait, ni le *Board of Trade*, ni la Chambre de commerce, ni la ville de Montréal ou la communauté urbaine de Montréal n'ont été consultés. Je pense que c'est donc une décision regrettable, et j'espère que le ministre jugera bon de réexaminer l'ensemble de la question et de peut-être revenir sur sa décision.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si l'honorable député et ceux de son parti étaient si préoccupés du statut d'indépendance du nouvel organisme, je trouve tout de même étrange qu'ils décident de le faire relever du ministre des Transports. Voilà je crois qui suffit à démolir l'argumentation qui nous a été présentée.

Deuxièmement, je n'ai absolument rien contre la ville de Montréal. C'est une ville merveilleuse, remarquable à tous points, où effectivement de nombreux organismes ont leur siège, et que ce gouvernement ne tient absolument pas à désavantager. Le député a souligné le rôle important de cette ville dans le secteur de l'aviation et de l'aéronautique; il est

[Text]

ance that, Mr. Chairman, as I have said, the main mechanisms with which the Canadian Aviation Safety Board will be working—the relationship with Health and Welfare, NRC, Transport Canada, the laboratory, the Canadian Business Aircraft Association Inc., the Air Transportation Association of Canada, the Canadian Owners' and Pilots' Association, the Canadian Bar Association, the Canadian Association of Aerial Surveyors, the Air Industries Association of Canada, the Royal Canadian Flying Clubs Association, the Canadian Air Traffic Control Association Inc., the Dispatchers Aircraft Operations Group, the Aeronautical Reference Library, the CTC—I think clearly demonstrate that it is most logically located here in the national capital region.

**Mr. Ouellet:** I have a final quick question.

**The Chairman:** Two minutes, Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** I understand that the Minister now is asked, with the new bill on Crown corporations, to table any directive that he is giving to Crown corporations. Since his swearing in as a Minister of the Crown, has he, or the Minister of State, made any directive to Crown corporations? If so, how many and could we have the directives tabled before this committee or the House of Commons?

**Mr. Mazankowski:** I thank the member for raising that and reminding me. I take it that he is correct in assuming that that is my responsibility.

There have been discussions with heads of the various Crown corporations in terms of policy direction and it has been on a mutual basis. But to say that there has been any specific objective or direction forthcoming from me in an official way... has not been undertaken, other than in a general consensus as to ensuring that the operations of the Crown corporations are carried on on a smooth, proper and commercial basis.

I will certainly take cognizance of the member's question and if there are directions to be given I would be very glad to table them. I can assure you that I have some thoughts about the old CNR and I have been thinking out loud. I make no apologies and I do not hide the fact that I think a Crown corporation like CNR should perhaps pertain more to transportation interests than some of the other commercial ones. That is a personal point of view and we are discussing that with the chief executive officer. But if there is any specific direction, I will certainly be guided by the rules of the legislation and I will expect my officials to remind me of that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ouellet. You are right on the button, 3.58 p.m. Mr. Benjamin, you have 15 minutes—and I hope we start off maintaining the precedent.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. You know from experience that I am always co-operative and...

**The Chairman:** You especially.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order, may I make a correction? Is that allowed?

[Translation]

vrai que Air Canada et que l'OACI y ont leur siège. Par contre, monsieur le président, et comme je l'ai déjà dit, les organismes avec lesquels le bureau canadien de la sécurité aérienne aura surtout à traiter, sont en grand nombre ici et justifient la décision: Santé et Bien-être, CNR, Transports Canada, le Laboratoire, la *Canadian Business Aircraft Association Inc.*, l'Association canadienne des transporteurs aériens, la *Canadian Owners and Pilots Association*, l'Association du Barreau canadien, la *Canadian Association of Aerial Surveyors*, l'Association des industries aérospatiales du Canada, la *Royal Canadian Flying Clubs Association*, la *Canadian Air Traffic Control Association Inc.*, la *Dispatchers Aircraft Operations Group*, et la CCT.

**M. Ouellet:** J'ai une dernière question très brève à poser.

**Le président:** Il vous reste deux minutes, monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Si je ne me trompe, et étant donné la nouvelle loi sur les sociétés de la Couronne, le ministre est maintenant tenu de déposer les directives qu'il voudrait transmettre à ces dernières. Le ministre—ou le ministre d'État—aurait-il, depuis sa prise de fonction, adressé de telles directives aux sociétés de la Couronne? Dans l'affirmative, quelles sont-elles, et pourraient-elles être déposées au Comité ou à la Chambre?

**M. Mazankowski:** Je remercie l'honorable député de soulever cette question et de m'y rappeler. Cela relève en effet de mes fonctions.

Nous avons eu des rencontres avec les directions de diverses sociétés de la Couronne, pour décider des nouvelles orientations politiques, et cela s'est fait dans le cadre de discussions bilatérales. Mais je ne leur ai fixé officiellement aucun objectif précis ni orientation bien définie... si ce n'est que nous étions tous d'accord pour veiller à ce que les sociétés de la Couronne soient gérées comme il convient et en respectant les impératifs de rentabilité commerciale.

Je prends bonne note de la question qui m'est posée, et si j'avais à transmettre des directives je me ferai en même temps un plaisir de les déposer. Je puis vous assurer que notre vieille compagnie des chemins de fer nationaux occupe beaucoup mes pensées, et là-dessus je me suis même mis à penser tout haut. Là-dessus je ne suis pas en train de m'excuser, je ne cherche pas non plus à cacher qu'à mon avis cette société de la Couronne devrait s'occuper surtout de transport et laisser certaines de ses autres activités commerciales de côté. C'est donc un point de vue tout à fait personnel que je présente, nous sommes en train d'en discuter avec le président directeur général. Mais s'il y a des directives à donner, je le ferai conformément à la loi, et j'espère que mes hauts fonctionnaires sauront me conseiller là-dessus.

**Le président:** Merci, monsieur Ouellet. Vous avez juste terminé, 3h58; monsieur Benjamin, vous avez 15 minutes, et j'espère que nous allons continuer à rester très stricts.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Vous savez, d'expérience, que je suis toujours très coopératif...

**Le président:** Tout particulièrement vous.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement, puis-je faire une correction? Est-ce permis?

[*Texte*]

**The Chairman:** Let us see what it is. If I do not see any problem . . .

**Mr. Mazankowski:** Thanks to the alertness of my officials, on the point that Mr. Ouellet was making it is not a directive from the Minister but a directive given by Governor in Council. Those kinds of directives have to be tabled. I assumed, his being a prominent Privy Councillor, that I could have accepted his word for it, but he was somewhat inaccurate.

**The Chairman:** If Mr. Ouellet does not want to make a comment on that, we can proceed with Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I hope it does not come off my time.

• 1600

**Mr. Benjamin:** I hope it does not come off my time.

**The Chairman:** No, it is not off your time, but the Minister had a point and you have the right to . . .

**Mr. Ouellet:** I gather from the answer of the Minister that in fact he has not seen fit to indeed give directive to the corporation. He clearly confirmed that he had talked to the corporations and hoped that his point of view and wishes would be followed. Therefore, he will not have to act as the law indicates, to have an order in council to give specific directives to any corporation.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if discussing a policy matter with the chief executive officer contemplates a direction, then I suppose I would fall under that. I want to be as fair and accurate as I possibly can. There have been discussions about the welfare of the particular Crown corporation, but in terms of specific policy directions, I cannot recall any . . .

**Mr. Ouellet:** You did not have to give any yet.

**Mr. Mazankowski:** Let us put it this way, nothing that was not mutually agreed to.

**The Chairman:** Okay, let us get on with Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. Congratulations on being appointed to this august position. I for one am delighted that you are in the Chair.

I would like to say to the Minister, even though he is a recidivist, of all the members of Parliament, other than myself, I would like to see Minister of Transport, I guess he is the next one on the list.

I want to welcome our colleagues from the Conservative and Liberal parties to the best committee in the House of Commons and add to what the Minister has had to say, that this room belongs to the Standing Committee on Transportation, historically and otherwise. All parties will continue to co-operate in making sure that the administration of this place

[*Traduction*]

**Le président:** Voyons. Je ne vois pas d'objection . . .

**M. Mazankowski:** Grâce à la diligence de mes hauts fonctionnaires, et pour revenir à ce qu'a dit M. Ouellet, j'aimerais préciser que ce ne sont pas les directives du ministre mais celles du gouverneur en conseil qui doivent être déposées. Étant donné que c'est un membre distingué du Conseil privé je pensais pouvoir le croire sur parole, mais il s'est un peu trompé.

**Le président:** Si M. Ouellet ne tient pas à répondre, nous allons pouvoir continuer avec M. Benjamin.

**M. Benjamin:** J'espère que cela ne sera en tout cas pas déduit de mon temps.

**M. Benjamin:** J'espère que cela ne sera pas déduit de mon temps.

**Le président:** Non, mais le Ministre avait quelque chose à dire et vous avez le droit . . .

**M. Ouellet:** Je suppose, d'après la réponse du Ministre, qu'il n'y a pas eu de directives. Il a confirmé de façon très claire avoir pris contact avec les sociétés de la Couronne, en espérant que ses instructions et désirs seraient suivis. Aussi, il n'aura pas besoin ici de suivre la loi, c'est-à-dire de demander qu'un décret lui permette de transmettre ses directives.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si lors de la discussion de la politique de la société de la Couronne, avec le président directeur général, on envisageait d'émettre de telles directives, je suppose que je serais régi par les dispositions de la loi. Je tiens à être aussi honnête et précis que possible. Je dois donc dire que j'ai discuté de l'avenir de telle ou telle société de la Couronne, mais en fait de directives précises, je ne peux pas me souvenir d'aucun . . .

**M. Ouellet:** Vous n'avez pas eu encore à en donner.

**M. Mazankowski:** Formulons les choses comme ceci: rien n'a été discuté qui n'ait pas fait l'objet de l'approbation des deux parties.

**Le président:** Très bien, passons alors la parole à M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Toutes mes félicitations pour votre nomination à cet auguste poste. Je suis pour ma part ravi que vous soyez installé dans le fauteuil du président.

J'aimerais par ailleurs dire au ministre, qu'il est—après moi-même—le premier sur la liste des députés que j'aurais aimé voir à son poste, même s'il s'agit d'une récidive de sa part.

Je tiens également à souhaiter la bienvenue à nos collègues des Partis conservateurs et libéral au meilleur des Comités de la Chambre, et à ajouter—après le ministre—que cette salle a toujours été celle du Comité permanent des transports. Tous les partis continueront donc certainement à collaborer pour que l'administration de cet endroit ne nous en chasse pas. Nous

## [Text]

does not do us out of this room. We will be happy to co-operate in making it available for other functions or other organizations, but this is the Transport committee room. It used to be the room for the committee on railways, telegraphs and canals in the 1870s and 1880s. We are in the process also of getting it redecorated, Mr. Chairman, to be more suitable to transportation.

I want to say to the Minister that I am pleased about his appointment, even though we are going to disagree most of the time, but I am worried about who is in charge. Mr. Ouellet raised some questions about the role of the Minister and the Minister of State for Transport. I want to quote from a speech of the Minister of State for Transport which he gave in Chicoutimi on November 15, in which he says:

From a legal point of view, there is one incumbent Minister, Mr. Don Mazankowski.

Then at the bottom of the paragraph he says:

What this means is that my colleague and I share, on an equal basis, the responsibilities of Transport Canada. That calling upon one of us is like calling upon the other.

There can only be one guy in charge. Is it you, Mr. Minister, or is it a two-headed monster?

**Mr. Mazankowski:** You can call it what you want, Mr. Benjamin, but it is an effective dual. I think we will discharge our responsibilities in a manner which I think will not only be exemplary, as far as Quebec is concerned, but as far as the rest of the country is concerned. I think the Prime Minister recognized that there are some very unique transportation problems in the Province of Quebec. Transportation problems are unique to all regions and I am just simply delighted to have Mr. Bouchard at my side to keep me abreast of the transportation issues as they relate to the Province of Quebec.

In so far as the final authority, at the present time it rests with me. I am the one who brings a Cabinet document to the Cabinet table for consideration and I am the one who signs Treasury Board submissions. That is an administrative area that . . .

• 1605

**Mr. Ouellet:** You are the boss; he is nothing!

**Mr. Mazankowski:** Well, I do not want to compare it that way. We are working together, but in so far as the responsibility for the presentation of the Cabinet document, the Treasury Board submissions concerned, it goes in under my signature and that could change. I am not sure whether there is provisions for that, but if there is, it could be considered.

**Mr. Benjamin:** Well, Mr. Chairman, I am a little bit reassured because somebody has to be the one who has the final say. I presume then, from the Minister's answer, he is the one who has the final say, no matter what, in the Department of Transport. Is that a correct assumption on my part?

## [Translation]

serons certainement ravis de la prêter, à l'un ou l'autre, mais cette salle reste celle du Comité des transports. Elle était par le passé la salle du Comité des chemins de fer, des télégraphes et des canaux, dans les années 70 et 80 du siècle passé. Nous allons en faire refaire la décoration, monsieur le président, afin qu'elle cadre mieux avec les Transports.

Je tiens également à dire au ministre que je suis heureux de sa nomination, et même si nous devons être d'avis qui différeront la plupart du temps, j'attache beaucoup d'importance à la personne responsable du portefeuille. M. Ouellet a posé un certain nombre de questions sur le rôle du ministre et du ministre d'État au transports. Je voudrais maintenant citer un passage du discours prononcé par le ministre d'État au Transports, le 15 novembre à Chicoutimi:

Du point de vue de la loi, il y a un ministre responsable, et c'est M. Don Mazankowski.

Puis en bas du paragraphe:

Cela signifie que mon collègue et moi-même partageons, sur un pied d'égalité, les responsabilités du ministère des Transports. Prononcer le nom de l'un d'entre nous est en même temps prononcer celui de l'autre.

J'estime pourtant qu'il ne peut y avoir qu'une personne responsable à la fois. Est-ce vous, monsieur le ministre, ou sommes-nous ici en présence d'un monstre bicéphale?

**Mr. Mazankowski:** Quel que soit le terme que vous utilisiez, monsieur Benjamin, il y a effectivement dualité. Je pense que nous nous acquitterons de nos tâches d'une façon tout à fait exemplaire, aussi bien du point de vue du Québec que de celui du reste du pays. Le premier ministre a en effet reconnu à cet égard le caractère tout à fait unique de certains problèmes de transport au Québec. Mais je pense que chaque région a ses problèmes bien particuliers en la matière, et je dois dire que je me félicite que M. Bouchard soit là pour me renseigner de façon permanente sur les questions de transport au Québec.

Mais en toute état de cause c'est à moi qu'il appartiendra en dernière analyse de prendre les décisions. C'est à moi qu'il appartient de transmettre au cabinet les documents à examiner, et c'est moi qui signe les documents du Conseil du Trésor. C'est un domaine administratif que . . .

**Mr. Ouellet:** Vous êtes donc le patron; et il n'est rien!

**Mr. Mazankowski:** Ca n'est pas ainsi que je tiens à présenter les choses. Nous travaillons de concert, mais pour ce qui est de la présentation des documents au cabinet, ou au Conseil du Trésor, c'est pour le moment moi qui signe, mais cela pourrait effectivement changer. Je ne sais pas si certaines dispositions prévoient cela, mais dans l'affirmative, la chose pourrait toujours être envisagée.

**Mr. Benjamin:** Monsieur le président, me voilà un peu rassuré, parce qu'il faut toute de même savoir qui a le dernier mot. Je suppose donc, d'après ce que vient de nous dire le ministre, et quelle que soit la question en suspens, qu'au

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Well, I think the member knows that there is absolute unity between the two ministers of transport. I would not want to think he would be trying to drive a wedge in between us at this early stage of the game.

**Mr. Benjamin:** No, no. I just do not want my colleague's authority to be so diluted that he becomes so . . .

**Mr. Mazankowski:** Oh, you are on my side! All right.

**Mr. Benjamin:** I was trying to be helpful, as usual, Mr. Chairman!

I suppose it would be appropriate now if we got the Supplementary Estimates, Mr. Chairman. I want to ask the Minister . . .

**The Chairman:** They are there; they have been there since we started.

**Mr. Benjamin:** We will now get to the subject at hand. On a quick one, Mr. Chairman, I would like to ask the Minister, and I made a statement in the House one day last week, concerning the filing of a charge by Air Canada before the Canada Labour Relations Board affecting the Canadian Airline Employees Association. They filed charges that they were wearing union pins in the work place which, as I understand it, is approved of in Air Canada's own in-house bulletins; that they were refusing temporary managerial positions which, under the collective agreement, are entirely voluntary, whether they are accepted or refused, and that there was a concerted ban on overtime when, in fact, CALEA had told their employees to accept overtime whenever they possibly could. Now, I call that a spurious, nit-picking charge that Air Canada has made before the Canada Labour Relations Board in the midst of negotiations for a new collective agreement which is now before conciliation. To avoid any possible disruption of airline services starting as early as Christmas, would the Minister be willing to consult with Air Canada management and tell them to quit that kind of spurious action. I appreciate the fact that the hearings are now going on—yesterday, today and probably tomorrow—but this is surely no way for Air Canada to act in the midst of negotiation on a new collective agreement. Would he be willing to discuss this with Air Canada officers and to withdraw, for now at least, these charges they have laid before the Canada Labour Relations Board?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am sure my hon. friend would not want me to express an opinion on that particular issue. It is before the Canada Labour Relations Board; it is currently being heard. It really is *sub judice*. I think any expression of opinion coming from me or actions taken by me would be interfering with due process.

[Traduction]

ministère des Transports c'est lui qui a le dernier mot. Est-ce bien cela?

**M. Mazankowski:** Le député sait certainement que les deux ministres des Transports travaillent en accord parfait. J'espère donc qu'il ne cherche pas à créer une situation de divorce entre nous dès le début de la partie.

**M. Benjamin:** Non, absolument pas. Je tiens simplement à ce que l'autorité de mon collègue ne soit pas diluée au point qu'il . . .

**M. Mazankowski:** Ah, je vois! Vous êtes de mon bord. Très bien.

**M. Benjamin:** Une fois de plus, monsieur le président, je ne faisais qu'offrir mes bons offices!

Mais il est sans doute temps de passer au budget supplémentaire. J'aimerais donc demander au ministre . . .

**Le président:** Le voilà; il est là depuis le début de la séance.

**M. Benjamin:** Passons donc à ce qui nous intéresse. Une question brève, monsieur le président, qui m'a d'ailleurs amené à faire une déclaration à la Chambre la semaine dernière, et qui concerne le dépôt d'une plainte par Air Canada devant la Commission canadienne des relations de travail et concernant l'Association canadienne des employés du transport aérien. Aux termes de cette plainte, les employés porteraient, sur le lieu de travail, des insignes du syndicat, alors que—si je ne me trompe—les notes de service internes de Air Canada même ont approuvé le port de ces insignes; il semblerait également que les employés refusent les affectations provisoires à des postes de gestion, or la convention collective précise qu'ils ont toute liberté d'accepter ou de refuser; selon la plainte d'Air Canada il y aurait eu également concertation pour refuser les heures supplémentaires, alors que l'ACETA a demandé ses employés d'accepter de faire des heures supplémentaires lorsqu'ils en avaient la possibilité. Voilà, à mon avis, une plainte non fondée, de nature vexatoire, alors même que l'on est en pleine négociation d'une convention collective et en instance de conciliation. Le ministre accepterait-il donc de contacter la direction d'Air Canada, et de lui demander de suspendre ce genre de plainte non fondée, ceci afin d'éviter que le service aérien ne soit interrompu au moment des fêtes de Noël. Je sais que les audiences ont commencé, hier, aujourd'hui et elles se poursuivront sans doute demain—mais je trouve intolérable qu'Air Canada agisse de la sorte en plein milieu d'une négociation collective. Le ministre serait-il donc prêt à en discuter avec les responsables de la compagnie aérienne, afin que ceux-ci retirent, pour le moment au moins, les plaintes déposées devant la Commission canadienne des relations de travail?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je pense que mon honorable collègue ne s'attend pas à ce que je prenne position dans cette affaire. La Commission canadienne des relations de travail a été saisie, et l'affaire suit son cours, elle a été remise entre les mains de la justice. Tout avis de ma part, toute démarche, serait une intervention dans le cours de l'affaire.

[Text]

**Mr. Benjamin:** Well, I would not ask the Minister to interfere with due process, Mr. Chairman. Could he at least sit down with the officers of Air Canada and say, look, this is no way to conduct yourselves as management in the midst of a bargaining over a new collective agreement, as a matter of general policy.

**Mr. Mazankowski:** The member on this occasion is expressing a point of view. There is obviously another point of view, which will be considered by the Labour Relations Board. I would rather refrain from muddying the waters at this particular time until the board deliberates and brings forth its verdict.

• 1610

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the statement by the Minister of Finance calls for a cut of \$93 million regarding VIA Rail. Could the Minister give us a breakdown regarding his consultations with VIA Rail and tell us how much of that \$93 million is fare increases. How much of it is operating costs? How much of it is for capital expenditures?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, in answer to the question, there is a number of scenarios which were considered in arriving at the \$93 million figure. I think it is fair to say that the management of VIA Rail believed that the cuts could be achieved without unduly impairing the capital program and the upgrading and revitalizing of the services which we want to undertake.

When the member talks about operating costs, I am not sure whether he means VIA's operating costs, or the operating costs of the railway.

**Mr. Benjamin:** No. It is VIA. How do you break down the \$93 million? How much of it is fare? How much is operating? How much is capital?

**Mr. Mazankowski:** As I said, there are various scenarios which would result in that particular figure, and that is something which is being considered very actively by the rail action force. But I assure the hon. member that we are committed to an enhanced capital program which, hopefully, would put new equipment on the rails. We are looking very closely at the costs of operation, both from the standpoint of costs are created as a result of the services we buy from the railroads, and VIA's operating costs. VIA had been subjected to a 4% fare increase limitation, and that has been lifted. So it is really a combination of a number of those, but the work is proceeding.

There have been some delays and postponements in terms of some of the capital programs, but the bottom line objective is to reduce the cost, to try to stop the hemorrhage and to get some new equipment on the rails, so we can have a rail passenger service which this country deserves. We have spent close to \$4 billion on rail passenger services in this country since VIA was created and we still do not have a reliable and

[Translation]

**M. Benjamin:** Je ne demande certainement pas au ministre d'intervenir de façon indue, monsieur le président. Mais pourrait-il au moins rencontrer les responsables d'Air Canada pour leur faire savoir que cette façon de procéder, alors que des négociations collectives sont en cours, n'était pas—d'un point de vue de politique générale—acceptable.

**M. Mazankowski:** Le député exprime son point de vue. Il est de toute évidence possible de penser différemment en la matière, et c'est ce qu'examinera la Commission des relations de travail. Je pense qu'il est préférable pour le moment d'observer une certaine réserve, jusqu'à ce que la Commission ait rendu sa décision.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, la déclaration du ministre des Finances prévoit une réduction de 93 millions de dollars du budget de VIA Rail. Le ministre pourrait-il nous dire sur quoi ont porté ses consultations avec VIA Rail, et également quelle part de ces 93 millions correspond à des augmentations de tarifs. J'aimerais également savoir comment sont affectés le budget d'exploitation et celui des immobilisations?

**M. Mazankowski:** Pour répondre à cette question, monsieur le président, je dirais que l'on a considéré diverses possibilités avant d'en arriver au chiffre de 93 millions de dollars. Notons d'abord que la direction de VIA Rail pensait pouvoir accepter ces compressions sans avoir à toucher au programme d'investissement et d'amélioration de certains services comme cela avait été prévu.

Lorsque l'honorable député parle de budget d'exploitation, j'aimerais savoir s'il parle de la société VIA ou du chemin de fer à proprement parler.

**M. Benjamin:** C'est de VIA que je parle. Comment ces 93 millions se répartissent-ils? Quelle somme correspond aux tarifs? Au budget d'exploitation? Au budget d'immobilisations?

**M. Mazankowski:** Comme je l'ai dit, c'est après avoir envisagé plusieurs scénarios que l'on en est arrivé à ce chiffre, et je peux vous dire que le groupe du Rail est en train d'étudier la question de très près. Je puis garantir à l'honorable député que nous sommes tout à fait décidés à investir plus, afin, espérons-le, d'arriver à faire rouler du matériel neuf. Nous étudions de très près le budget d'exploitation, à la fois du point de vue des factures des compagnies de chemins de fer, que de celui des frais de fonctionnement de VIA. VIA était assujettie à un plafond de 4 p. 100 pour l'augmentation des tarifs, ce plafond vient d'être supprimé. Voilà donc un ensemble d'éléments dont il faut tenir compte, mais le travail suit son cours.

Les programmes d'immobilisations ont connu quelques retards et reports, mais l'objectif final est de réduire les coûts, de chercher à colmater cette brèche et de faire l'acquisition de certains matériels roulants neufs, afin de disposer d'un service voyageurs digne de ce pays. Nous y avons déjà consacré près de 4 milliards de dollars depuis la création de VIA, et nous n'avons toujours pas de service voyageurs fiable et respectable.

## [Texte]

respectable rail service. Now we have the opportunity to get at some of the very basic and fundamental problems. We could probably throw more money at it and walk away. We may end up simply perpetuating the kind of situation that has brought us to where we are today. But we think it is time, and appropriate, to take a good look at some of the basic structures VIA and our rail passenger service is founded upon. That is why we have appointed an action force. It is not a study group; it is not a task force; it is an action force that will be working together with all parties involved in the supply of this service to try to restore the kind of rail passenger service we all want in this country.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the reason I was asking what the \$93 million means is that the Minister knows . . . well, he complained as much as I did every year since 1976 about things like the purchase of passenger train locomotives, transcontinental passenger equipment, which always got put off year after year. When VIA Rail wanted to purchase 10 or 11 passenger locomotives at about \$1.5 million each, that got siphoned off instead, on the orders of the ministry or the then Minister, into refurbishing the old worn out equipment. Now I ask: Do these cutbacks in the supplementary estimates in any way inhibit VIA Rail from getting, for example, the 10 or 11 new locomotives ordered? They need a year-and-a-half lead time to get the damned things. Is this going to happen? And similarly with the transcontinental passenger train equipment.

• 1615

**Mr. Mazankowski:** The objective of the exercise, Mr. Benjamin, is to try to get more equipment ordered and on the rails. We believe that can happen through a combination of things, and that is what VIA and the Rail Action Force are working on today. We believe there is a future for a revitalized transcontinental service. The members of the action force, VIA, and suppliers are meeting on a regular basis. I know they have had two or three meetings. We are trying to nail down some prices and some delivery dates. But our thrust, rather than to concentrate on the building and acquisition of stations and maintenance centres at this time, is to defer that and to concentrate on getting orders in for new equipment.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I appreciate the problem with VIA Rail is that everything is needed at once: the stations, the passenger equipment, the locomotives, the maintenance shops—all of them, since 1976. They were required then; they are required now. I appreciate the Minister is confronted with the crying of all of them at once.

Mr. Chairman, can the Minister assure us that since no inquiries or investigations are needed regarding passenger locomotives—the rail action committee does not have to meet on this one—will he order VIA Rail to bloody well order those locomotives?

## [Traduction]

Voilà donc l'occasion de reprendre certaines des questions fondamentales qui se posent. Nous pourrions évidemment continuer à débloquer des crédits sans plus nous en soucier. Cela finalement ne nous mènerait pas plus loin que là où nous nous retrouvons aujourd'hui. Je pense donc qu'il est temps, et utile, de réexaminer certaines des structures fondamentales de VIA et certaines des pratiques du service passagers. Voilà pourquoi nous avons nommé un groupe spécial. Ce n'est pas un groupe d'étude à proprement parler, ni un groupe de travail, c'est un groupe d'action qui collaborera avec toutes les parties concernées en vue de remettre sur pied le service voyageurs que nous voulons tous pour ce pays.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, la raison pour laquelle je posais cette question sur le chiffre de 93 millions est que le ministre sait très bien . . . enfin, disons qu'il s'est plaint autant que moi, chaque année depuis 1976, de ce que l'on ait reporté d'année en année certaines décisions telles que l'achat de locomotives pour trains de voyageurs, ou de matériel pour les services voyageurs transcontinentaux. Lorsque VIA Rail a voulu acheter 10 ou 11 locomotives pour trains de voyageurs, à 1,5 million chacune environ, le ministre de l'époque a donné l'ordre que cette somme soit utilisée pour la remise en état du vieux matériel usé. Je pose donc la question: Est-ce que ces coupes du budget supplémentaire vont empêcher VIA Rail de faire l'acquisition de ces 10 ou 11 locomotives neuves qui ont été commandées? Le temps pour obtenir ces satanées locomotives est d'au moins d'un an et demi. Est-ce bien ce qui va se passer? Et je vous pose la même question au sujet de l'équipement pour les trains voyageurs transcontinentaux.

**M. Mazankowski:** Monsieur Benjamin, l'objectif de notre exercice, c'est de commander plus d'équipement et de l'utiliser. Cet objectif peut se concrétiser de différentes façons, et c'est justement à quoi s'emploient aujourd'hui VIA et le groupe *Rail Action Force* (groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs). Nous croyons en l'avenir d'un service transcontinental revitalisé. Les membres de ce groupe, VIA et les fournisseurs se rencontrent régulièrement. Je sais qu'ils se sont déjà vus deux ou trois fois. Nous sommes actuellement en train de déterminer certains des prix et des dates de livraison. Mais plutôt que de mettre l'accent sur les bâtiments et sur l'acquisition de gares ou de centres d'entretien, nous avons décidé de reporter ces questions et de nous concentrer sur les commandes de nouvel équipement.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je sais bien que le problème auquel VIA Rail fait face, c'est que justement elle a besoin de tout en même temps: de gares, d'équipement pour les trains voyageurs, de locomotives, d'ateliers d'entretien, et tout cela en même temps depuis 1976. Elle en avait besoin à cette époque-là, et en a évidemment besoin aujourd'hui. Je sais bien que le ministre est sollicité de tous les côtés à la fois.

Monsieur le président, étant donné qu'aucune enquête n'est nécessaire eu égard aux locomotives pour les trains passagers et que le comité d'action ferroviaire n'a donc pas à en discuter, le ministre peut-il nous assurer qu'il ordonnera à VIA Rail de commander une fois pour toutes ces locomotives?

[Text]

**Mr. Mazankowski:** I would not want to suggest that VIA should order 10 or 11 when we can get 15. The same thing applies to the rolling stock. There are some very basic decisions that have to be made as to where you are going to concentrate your efforts.

For the first time I think since VIA was established, we have all the parties talking together in the same room. I find it rather strange that you have two Crown corporations, CN and VIA, from time to time almost competing with one another. The action force has been successful in bringing everybody together and saying, look, we have a job to do; we have an objective to achieve; these are the parameters; these are the financial limitations; now how can we do it? I think progress is being made. I think the members of the committee will agree that—in the name of Mr. Nicholas Vincent and Mr. Roch Fortin, who have distinguished themselves as strong advocates of restoration, of good respectable rail passenger service in this country, combined with the negotiating and leadership capabilities of Dr. Hugh Horner, I do not think we could have put together a better action team to do the job. And they are getting the fullest of co-operation—I should say this, Mr. Chairman—the fullest of co-operation from everybody. Bombardier, CN, CP, VIA, UTDC, and many other individuals across the country, and groups, who are also committed to the same objective have come forth and offered their assistance. They are getting good co-operation and we expect some results.

**Mr. Benjamin:** On a point of order, I would like to ask, sir—I appreciate there is a lead-off yet from the Conservative Party and then there are other members of the committee, but I would like to ask as a favour, as a matter of courtesy—my colleague, Mr. Angus, from Thunder Bay—Atikokan, is happy to give up his 10-minute allocation to my colleague from Regina East between now and 6 o'clock.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, you and I talked about this beforehand and I was glad to see Mr. Angus here and I thought we left it that when Mr. Angus's turn came he, without taking any time of the committee, would ask to stand down in place of Mr. de Jong. I really do not think there will be any problem at that time, so let us not get in a hassle with it now, especially when we have not finished the first round and when you are already two minutes over and now we are almost four minutes over.

Mr. Jourdenais, please.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, la question que je vais vous poser a fait les manchettes des journaux à la fin de la semaine dernière et cette semaine.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Je ne voudrais pas prétendre que VIA devrait en commander 10 ou 11, alors qu'elle peut en obtenir 15. C'est la même chose aussi pour son matériel de roulant. Il faut tout d'abord décider ce sur quoi on va faire porter ces efforts.

Or, c'est la première fois depuis la création de VIA, que toutes les parties sont réunies dans la même salle pour discuter. J'ai toujours trouvé étrange que deux sociétés de la Couronne, le CN et VIA, puissent se trouver de temps à autre en situation de concurrence. Le groupe d'action ferroviaire a réussi à réunir tous les intervenants et à les obliger à se demander comment faire pour atteindre l'objectif visé étant donné les paramètres et les restrictions financières. Je pense qu'il y a eu du progrès. Les membres du Comité avoueront qu'il ne s'est pas trouvé de meilleur groupe d'action pour relever le défi que celui qui regroupait d'une part MM. Nicholas Vincent et Roch Fortin, qui se sont distingués en portant haut le flambeau de la restauration d'un bon et respectable service ferroviaire canadien pour voyageurs, et, d'autre part, M. Hugh Horner dont la compétence de négociateur et de chef de file a pu être constatée. Je préciserai, monsieur le président, que ce groupe a réussi à s'adjoindre la collaboration pleine et entière de tous. Bombardier, le CN, le CP, VIA et la Société de développement des transports urbains, de même que bon nombre de particuliers et de groupes canadiens, qui ont tous à cœur le même objectif, sont tous venus offrir leurs services aux représentants d'action ferroviaire. Je répète que la collaboration est excellente, et que nous nous attendons à de bons résultats.

**M. Benjamin:** Un rappel au Règlement, si vous me permettez: Je sais bien que c'est le Parti conservateur qui mène actuellement le bal, et que le Comité compte beaucoup d'autres membres. J'aimerais justement solliciter de leur part une faveur, à titre de courtoisie: mon collègue, M. Angus de Thunder Bay—Atikokan, serait heureux de céder son temps de parole de dix minutes à mon collègue de Regina-Est d'ici 18 heures.

**Le président:** Monsieur Benjamin, je suis content de constater la présence de M. Angus, mais je pensais que vous et moi en avions suffisamment discuté et avions décidé que le tour de M. Angus arrivé, sans retenir indûment le Comité, il céderait tout simplement la parole à M. de Jong. Comme tout cela se déroulera sans heurts, j'en suis sûr, cessons de grâce de nous en faire dès maintenant, étant donné que le premier tour de questions n'est même pas encore fini. D'ailleurs, vous avez déjà utilisé deux minutes de plus que prévu, ce qui nous retarde d'environ quatre minutes au total.

Monsieur Jourdenais, allez-y.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, my question already made the headlines last weekend and this week.

• 1620

En premier lieu, je voudrais vous remercier de votre présence et aussi souhaiter la bienvenue aux témoins. Je voudrais également assurer le ministre et le président de mon

First of all, I would like to thank you for being here today and, at the same time, welcome the witnesses who are appearing before us. I would further like to assure the Minister and

*[Texte]*

entière collaboration à ce Comité. Le ministre est sans doute au courant d'un point important de son ministère que j'ai à coeur, soit l'abolition du péage sur le pont Champlain, le seul pont fédéral sur lequel il faut encore payer pour passer. Cependant, je suis très conscient que notre nouveau gouvernement ne dirige les destinées de ce pays que depuis trois mois. Je suis très conscient également qu'il ne peut régler, en si peu de temps, tous les maux accumulés depuis 23 ans et dont il a hérité du gouvernement précédent. Je fais confiance au ministre et au gouvernement pour que l'injustice subie par les gens de mon comté et ceux qui utilisent le pont Champlain soit réglée dans un avenir prochain. Bien sûr, monsieur le ministre, outre le péage il faudra considérer l'amélioration de la circulation sur le pont. Il faudra aussi considérer les emplois afin que personne ne subisse de mise à pied. J'aurais aussi des questions à poser sur le rapport annuel 1983-1984, concernant les états financiers, que j'ai en main, des ponts Champlain et Jacques-Cartier. Si je regarde à la page 6 du rapport, en ce qui concerne les dépenses, je voudrais demander au ministre et à ses fonctionnaires, s'il était possible, de faire parvenir aux membres du Comité un rapport détaillé sur les dépenses de fonctionnement, d'entretien, d'administration et d'amortissement. En posant l'hypothèse que le péage serait aboli, j'ai trois à quatre questions à poser. Combien d'employés devront être mutés? Quelles seraient les dépenses qui n'existeraient plus? Et quel serait le déficit si au moment où on se parle, le péage n'existait plus? Est-ce possible, monsieur le ministre d'obtenir ces réponses aussi vite que possible?

**Mr. Mazankowski:** I would like to thank the hon. member for his very gracious words. I look forward to his participation in the committee and also in various initiatives we will be taking in transportation over the course of this Parliament.

With respect to the specific questions you referred to in the report, maybe one of my officials can respond.

On the cost of abolishing the tolls, we are looking at about \$9.5 million for 1985-86 at present. I understand that about \$5.1 million is projected to be provided by the federal government in 1985-86. If the tolls were removed, that would work out to about \$9.3 million.

Regarding lay-offs or potential lay-offs, my understanding is that if the tolls were abolished it would create the potential lay-off of 41 people who are presently employed as toll collectors, cashiers, clerks and supervisors. Of course a program would have to be devised to ensure that their adjustment was undertaken in a fair and equitable manner. As well I understand that some casual employees might be affected.

If Mr. Allan has anything to add, perhaps I could ask him to speak, but that is all the information I can provide right now.

*[Traduction]*

the Chairman of my full cooperation on this committee. The Minister is no doubt aware that there is an important matter coming under the jurisdiction of his department which I am particularly interested in. I am referring to the abolition of tolls on the Champlain Bridge—the only federal bridge where users are still required to pay tolls. However, I am perfectly aware of the fact that our new government has only been directing the affairs of this country for three months. I am also aware that it cannot, in such a short time, expect to solve all the problems which have been building over the past 23 years, and which it inherited from the previous government. I am confident that the Minister and the new government will soon take the necessary steps to redress this injustice on behalf of the people of my riding and those who use the Champlain Bridge. Of course, Mr. Minister, besides the question of tolls, due consideration should also be given to improving traffic circulation on the bridge. The number of jobs involved will also have to be considered to ensure that there are no lay-offs. I also have a number of questions regarding the financial statements included in the 1983-84 annual report, which I have before me, on the Champlain and Jacques Cartier bridges. Looking at page six of the report, which deals with expenditures, I would like to ask the Minister and his officials whether it would be possible to send a detailed report on expenditures related to operations, maintenance, administration and depreciation. In the event that a decision is made to abolish tolls, I have three or four questions I would like to receive an answer to. How many employees will have to be transferred? What expenditures will be eliminated? And what would the deficit be if, at this very moment, tolls no longer existed? Would it be possible, Mr. Minister, to get these answers fairly quickly?

**M. Mazankowski:** Je voudrais d'abord remercier l'honorable député de ses propos bienveillants. D'ailleurs je l'invite à participer pleinement aux affaires du Comité ainsi qu'aux diverses initiatives que nous allons prendre dans le domaine des transports au cours de ce Parlement.

Quant aux questions précises que vous m'avez posées au sujet du rapport, je voudrais demander à un de mes fonctionnaires de vous répondre.

Quant aux coûts rattachés à l'abolition du péage, pour l'instant, le chiffre qu'on nous a donné serait de 9,5 millions pour 1985-1986. Je crois comprendre que le gouvernement fédéral prévoit de fournir 5,1 millions en 1985-1986. Si le péage devait être aboli, cette somme passerait à 9,3 millions.

Quant au nombre de personnes qui seraient éventuellement mises à pied, on m'a donné à entendre que si le péage était aboli, 40 personnes, actuellement occupant des postes de péagers, caissiers, commis et superviseurs, pourraient être mises à pied. Bien entendu, il faudrait établir un programme visant à garantir un traitement juste et équitable à tous ces employés. De plus, je pense qu'un certain nombre d'employés occasionnels seraient également touchés par ces changements.

C'est tout ce que je peux vous dire pour l'instant; mais je demanderai à M. Allan s'il n'aurait pas quelque chose à ajouter.

[Text]

**Mr. Alastair Allan (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada):** I would just like to add that we are looking at all of these consequences and attempting, as you suggest, to ensure that the ramifications for all the people involved will be fully understood, noting in addition that the Quebec highway tolls have been reduced and that we now are an entity quite identified and separate.

**M. Jourdenais:** Est-ce qu'il serait possible d'avoir quand même les chiffres détaillés.

• 1625

On parle du pont Champlain. Il y a le pont Jacques-Cartier qui accuse actuellement un déficit. Il n'y a pas de revenu et il n'y en aura pas, parce que le poste de péage a été enlevé il y a quelques années.

J'aimerais, si c'était possible, avoir toutes les dépenses détaillées, pas simplement... Ici on dit: «investissement, intérêt, péage». On ne donne pas les détails les uns à la suite des autres. Ce serait ensuite plus facile pour le Comité de faire son étude, de trouver une solution pour réduire le déficit. Il y a certainement une façon. Il ne faudrait pas, non plus, qu'il y ait de la discrimination envers les gens de mon comté, par rapport aux autres personnes qui traversent l'île de Montréal, sur le côté nord, par exemple. Je suis prêt à attendre—pas trop longtemps, remarquez bien—d'avoir les détails en mains. Je suis convaincu que les autres membres du Comité sont d'accord, eux aussi. D'abord, on est tous ici pour faire rouler le gouvernement, pour que les choses aillent bien, pour servir la population, même ceux de l'opposition qui étaient dans l'ancien gouvernement. Je viens de voir un sourire; je suis convaincu qu'il est d'accord que ce problème doit se régler. Est-ce qu'il serait possible d'avoir cela assez rapidement?

**Mr. Mazankowski:** Certainly we will be very happy to provide the kind of information the member refers to. I should say that the figures I gave the committee were figures for the Jacques-Cartier and the Champlain Bridges, the incorporation.

**Mr. Jourdenais:** Okay. Thank you very much.

**Mr. Ouellet:** The hon. member has just indicated some of my reactions to his questions. I would like to put on record...

**The Chairman:** Is this a supplementary? Are you asking...

**Mr. Ouellet:** No, it is a point of order because I have been brought into that discussion by my hon. friend.

I want to put on record that I am very disappointed by the answer of the Minister because...

**The Chairman:** Wait. Wait!

**Mr. Ouellet:** —he has not dealt with this question in the expeditious way...

**The Chairman:** Excuse me. Order!

**Mr. Ouellet:** —the member had promised his electors.

[Translation]

**M. Alastair Allan (administrateur, Administration des transports maritimes, Transports Canada):** Je voulais simplement vous dire que nous examinons soigneusement toutes les conséquences d'un tel changement afin d'être sûrs, comme vous l'avez dit, d'avoir bien compris les incidences sur tous les intéressés. Par ailleurs, nous reconnaissons que le péage sur les autoroutes du Québec a été réduit et que nous constituons maintenant une entité tout à fait distincte.

**Mr. Jourdenais:** Would it still be possible to get detailed figures?

We mention the Champlain Bridge. The Jacques Cartier Bridge is currently showing a deficit. There is no revenue and there will not be any: the toll booth was removed a few years ago.

If possible, I would like to have all the detailed expenditures, not merely... we talk of «investments, interest, tolls». This would help the committee in its efforts to find a solution in order to reduce the deficit. There must be a way. Furthermore, there should be no discrimination against the people of my riding as compared to other people who cross the island in the northern area, for example. I can wait to get these details; mind you, not too long. I am convinced that the other members of the committee agree with me. We are all here to make the government work and to make things run smoothly and to serve the population; even those members of the opposition who were part of the former government. I have just seen one of them smile; I am sure he agrees that the problem must be solved. Would it be possible to get that fairly soon?

**M. Mazankowski:** Il nous fera certainement plaisir de donner au député les renseignements qu'il demande. Je dois préciser ceci: les chiffres que j'ai donnés au Comité concernaient les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'incorporation.

**M. Jourdenais:** D'accord. Merci.

**M. Ouellet:** L'honorable député vient de préciser certaines de mes réactions à ses questions. Je tiens à préciser...

**Le président:** S'agit-il d'une question supplémentaire? Demandez-vous...

**M. Ouellet:** Non, il s'agit d'un rappel au Règlement: Grâce à mon honorable ami, j'ai été mêlé à la discussion.

Je tiens à préciser que je suis très déçu de la réponse du ministre car...

**Le président:** Attendez, attendez!

**M. Ouellet:** ... il ne s'est pas occupé de cette affaire aussi rapidement...

**Le président:** Pardon. À l'ordre!

**M. Ouellet:** ... qu'il l'avait promis aux électeurs.

[Texte]

**The Chairman:** Order, order, order. Now, Mr. Ouellet . . .

**M. Ouellet:** Une promesse électorale qui prend du temps à être réalisée.

**The Chairman:** Actually, we were moving along pretty well here and I think the member had finished and I thought you were going to ask a supplementary and even there smuggle in something. But this is not even a smuggled-in point of order. You will have another chance.

Did you indicate you were through?

**Mr. Jourdenais:** Yes. I am through asking questions. Can I respond to the . . .

**The Chairman:** No. That is exactly why you cannot.

Mr. Tobin.

I thought now, and I indicated earlier, you are through the first round. That is the first round.

I would now like, hopefully without dispatch, as the clerk circulates the draft copy of the steering committee report, which members of the steering committee have already received . . . if you can look at it for about 30 seconds or a minute because it is a very complete, fair and uncontroversial steering committee report. Perhaps we now with the voting membership of the committee can move on the report once you have received it. Then we will proceed with the second round, and the first person on the docket is Mr. Tobin for 10 minutes.

Gentlemen, you now have received what the steering committee received earlier, the minutes of the steering committee report of Thursday, November 29. I lay the report before you and quite frankly, to expedite matters, the only matter I see as the chairman that was legitimately controversial was a motion in the organization committee meeting—which was the first meeting of this committee—which defined the necessity of a quorum for purposes of hearing evidence and the little problem of whether opposition members should be present or not. Certainly, traditionally they were and, while the committee was very constructive in passing the initial motion to say that four members present could hear regardless of an opposition being present, please look at paragraph two of the subcommittee report. There is an attempt to amend it, to point out in fairness and equity that four members be present, one of whom should be the chairman or vice-chairman and one at least from the opposition. Then there is fairness. And we will work with that and see how it works, because always a quorum of 8 on a 15-person committee can make its own rules and move its own motions. However, I just point that out. The Chair is open for discussion or a motion on the report.

[Traduction]

**Le président:** À l'ordre, à l'ordre, à l'ordre! Monsieur Ouellet . . .

**Mr. Ouellet:** An election promise, you are slow to act on.

**Le président:** À vrai dire, nous progressions assez bien et le député avait terminé, je crois: J'avais pensé que vous étiez sur le point de poser une question supplémentaire et d'en profiter pour faire passer autre chose. Mais il ne s'agit même pas d'un rappel au Règlement déguisé. Vous aurez une autre occasion de vous prononcer.

Avez-vous dit que vous aviez terminé?

**M. Jourdenais:** Oui. Je n'ai plus de questions à poser. Puis-je répondre à . . .

**Le président:** Non. Voilà précisément pourquoi vous ne pouvez pas le faire.

Monsieur Tobin.

Comme je l'ai déjà dit, vous avez terminé le premier tour de questions. Ceci met fin au premier tour.

Le greffier est en train de distribuer l'ébauche du rapport du Comité de direction que nous pourrions étudier, je l'espère, sans trop nous presser; les membres du Comité de direction en ont déjà reçu copie . . . Feuilletez-le pendant 30 secondes ou 1 minute: il s'agit d'un rapport assez détaillé et juste, qui ne devrait pas susciter la controverse. Nous pourrions maintenant passer à l'adoption du rapport: les membres du Comité ayant droit de vote pourront se prononcer lorsqu'ils l'auront reçu. Nous allons ensuite commencer le deuxième tour de questions; le premier nom sur ma liste est celui de M. Tobin qui aura 10 minutes.

Messieurs, vous venez de recevoir ce que les membres du Comité de direction ont reçu un peu plus tôt: le procès-verbal de la réunion du jeudi 29 novembre du Comité de direction. Je vous ai présenté le rapport; pour accélérer les choses, je dirai qu'en ma qualité de président, la seule question qui pourrait susciter une controverse est la motion proposée lors de la réunion du comité d'organisation, la première réunion de ce Comité, selon laquelle il fallait établir un quorum qui permettrait au Comité d'entendre des témoignages et la question à savoir si les membres de l'opposition devaient être présents. Par le passé, ils l'étaient, c'est sûr: Le Comité a fait preuve d'un esprit très positif en adoptant la première motion: on a dit que la présence de quatre membres du Comité était nécessaire, qu'un membre de l'opposition soit présent ou non; veuillez vous reporter au paragraphe 2 du rapport du Sous-comité. On a tenté d'y apporter une modification, de signaler qu'en toute justice, quatre membres du Comité devraient être présents, dont le président ou le vice-président et un membre au moins de l'opposition. Ce qui serait plus juste. Nous mettrons cette formule à l'essai, car un quorum de huit personnes d'un comité composé de 15 membres peut toujours adopter son propre règlement et ses propres motions. Je vous dis cela tout simplement en passant. Le président est disposé à entendre une discussion du rapport ou à recevoir une motion.

[Text]

[Translation]

• 1630

**Mr. Benjamin:** I so move.

**The Chairman:** Mr. Benjamin moves, seconded by Mr. Tobin, and I thank them for moving and seconding the adoption of the steering committee report of Thursday, November 29. I take it, the whole thing?

Motion agreed to

**The Chairman:** That is tremendous, gentlemen; that is really very ecumenical and very progressive. So I conclude the steering committee report is complete. We now have even more time than with the Minister and I intend to proceed with the second round. Mr. Tobin is the first examiner, for 10 minutes.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman.

I want to congratulate the Minister on his appointment and say, as I had a chance to say in the House, that I cannot think of a member on the government side who could have come close, even within a smidgin, Mr. Chairman, of doing the fine job that we know the Minister is going to do in this department.

Can the Minister tell the committee what is the role, formal or informal, of Mr. Michael Cochrane in his advisory capacity to the Minister or his department?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Michael Cochrane is involved in an informal role as many other members are. I am seeking the widest possible advice I can obtain.

**Mr. Tobin:** In which specific areas?

**Mr. Mazankowski:** In this particular area, the area of airline regulatory reform, to sort of give me some idea as to the lay of the land. He is very familiar with the industry and with groups and he has talked to a number of the airlines as to how the current process of airline deregulation is working, where we should be going from here. I am involved in various discussions with the carriers, users, workers.

We took a position during the course of the election campaign that we favoured regulatory reform, but that we would not accelerate the process without first consulting with the industry, but particularly the workers. And that is what we are engaged in. Of course, that automatically involves Air Canada, because Air Canada was referred to specifically in my predecessor's domestic air policy, an issue which was referred for further study to the standing committee.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I wonder if the Minister would comment. My information is that Mr. Michael Cochrane is advising the Minister on all the matters that the Minister suggested, but in particular on the question of the sale or privatization of Air Canada—testing industry reaction to that, talking to various people who might be interested in purchasing Air Canada. I would assume he is giving advice on whether Air Canada would be sold off in part or in whole, as presently structured, or broken into several regional groups.

**M. Benjamin:** J'en propose l'adoption.

**Le président:** Je remercie MM. Benjamin et Tobin d'avoir respectivement proposé et appuyé l'adoption du rapport du jeudi 29 novembre du Comité de direction. Si j'ai bien compris, la motion porte sur l'ensemble du rapport?

La motion est adoptée.

**Le président:** C'est merveilleux: nous procédons de façon très oecuménique et progressiste. J'en conclus donc que le rapport du Comité de direction est complet. Nous pouvons maintenant passer plus de temps avec le ministre et j'ai l'intention de passer au deuxième tour de question. M. Tobin est le premier intervenant; il aura 10 minutes.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président.

Je tiens à féliciter le ministre de sa nomination et à répéter ce que j'ai eu l'occasion de dire à la Chambre: à mon avis, aucun membre du parti gouvernemental n'aurait, de loin, pu faire son travail avec autant de brio, que le ministre le fera certainement.

Le ministre peut-il nous expliquer les fonctions tant officielles qu'officieuses de M. Michael Cochrane, conseiller du ministre ou de son ministère?

**M. Mazankowski:** M. Michael Cochrane n'a pas de rôle officiel, comme tant d'autres membres du Comité. Je cherche à obtenir le plus d'avis possible.

**M. Tobin:** Dans quel domaine?

**M. Mazankowski:** Dans ce cas-ci, dans le domaine de la réforme des règlements visant les lignes aériennes, pour me donner une idée du genre de terrain dans lequel je m'engage. Il connaît très bien l'industrie et les groupes intéressés; il a discuté avec un certain nombre de lignes aériennes, des progrès de la déréglementation et de l'orientation qu'il faudrait adopter à l'heure actuelle. Je suis en train de discuter avec les transporteurs, les utilisateurs et les travailleurs.

Durant la campagne électorale, nous nous sommes engagés à encourager la réforme des règlements tout en précisant qu'il ne fallait pas accélérer le processus sans, au préalable, consulter des représentants de l'industrie, et notamment des travailleurs. Voilà où nous en sommes. Bien entendu, cela comprend automatiquement Air Canada puisque la politique aérienne de mon prédécesseur faisait directement allusion à cette société; le Comité permanent a été saisi de cette question; il en fera une étude plus approfondie.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aimerais entendre le commentaire du ministre. Selon mes renseignements, M. Michael Cochrane aviserait le ministre sur toutes les questions que ce dernier a évoquées, mais plus particulièrement sur la vente ou la privatisation d'Air Canada; il pressentirait l'industrie et discuterait avec diverses personnes susceptibles d'être intéressées à l'achat d'Air Canada. Je suppose qu'il se prononcera sur Air Canada, à savoir si la société doit être vendue en partie ou en entier, selon sa structure actuelle, ou scindée en plusieurs groupes régionaux.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Better not.

**Mr. Tobin:** I would just make the comment that the Minister certainly chooses his advisers as he sees fit and, given his own expertise, I am sure he chooses wisely. But Mr. Michael Cochrane is engaged in, by anybody's measure, really a very sensitive and fundamental question about air transportation in Canada. When you talk about the privatization of Air Canada.

Might it not be wise to have the gentleman in an official position so that whatever recommendations he may make to the Minister could be tabled before this committee, tabled before the House? Should it not be examined before that kind of very important policy initiative, that is, to sell off Air Canada . . . ? Can the Minister tell us now, is he considering selling off Air Canada? Is there some kind of timeframe that is being examined? Will it be sold in part or in whole? Will the matter be tabled and discussed before this committee, before the House, indeed, before it would occur? What kind of timeframe are we talking about?

• 1635

**Mr. Mazankowski:** I want to assure the hon. member that Mr. Michael Cochrane will not be making the decision as to what the future of Air Canada will be. I am going to seek advice, and continue to seek advice, from anyone who wishes to offer it, because Air Canada is in my view an excellent airline. It has a tremendous sense of attachment to all Canadians, I believe. There are a number of workers, employees, who have expressed an interest that they would like to participate in ownership. I think it is incumbent upon me to meet with them or have someone in my department or my office meet with them to see what they have in mind.

There is nothing formally structured. I can assure the hon. member in this committee that no decisions have been taken on the privatization of Air Canada. What we are looking at is where do we go from here in the next phase of regulatory reform, if any. Automatically, the issue of Air Canada comes up. So it is in that context—I have not even spoken to Mr. Cochrane in the last two or three weeks, so it will be advice that will be given to me, as the hon. member may wish to give me advice, and I would certainly welcome it. I will welcome the advice of this committee. Then perhaps when we get further into the issue of domestic air policy we can sit down and decide what role this committee can play in doing this in an official way.

**Mr. Tobin:** May I take the Minister up on his invitation to give him some advice, be I ever so humble as a rookie member of the committee? May I suggest that there is no question in anybody's mind that one of the larger issues to be resolved is this question of the sale of Air Canada. We can talk around it with nice words all we want. It is there. It is certainly a matter of raging debate in the industry. Mr. Michael Cochrane has been having meetings with various groups. He has met with the Air Canada employees ownership committee already on this matter. They had expressed to the previous administration some interest in the possible purchase or buying of shares of Air Canada.

[Traduction]

**M. Benjamin:** C'est à souhaiter que non.

**M. Tobin:** Je tiens à signaler que le ministre choisit ses conseillers comme bon lui semble et, comme nous le connaissons, il choisit certainement en faisant preuve de sagesse. Mais M. Michael Cochrane s'intéresse à une question fondamentale et très délicate concernant le transport aérien au Canada; tout le monde serait d'accord. Il s'agit de la privatisation d'Air Canada.

Ne serait-il pas bon de donner un mandat officiel à ce monsieur? Ainsi, ce Comité et la Chambre des communes pourraient être saisis de toutes les recommandations qu'ils pourraient adressées au ministre? Ne serait-il pas bon d'étudier des politiques aussi importantes que celles concernant la vente d'Air Canada . . . ? Le ministre peut-il nous dire s'il songe à vendre Air Canada? A-t-on songé à un délai? Va-t-on vendre la société en partie ou en entier? Le Comité ou la Chambre seront-ils saisis de ces dispositions et pourront-ils en discuter avant que des mesures soient prises à cet égard? Avec quel délai devons-nous composer?

**M. Mazankowski:** Je peux dire à l'honorable député que M. Michael Cochrane ne prendra pas de décision quant à l'avenir d'Air Canada. Je vais continuer de demander l'avis de quiconque veut s'exprimer sur cette question, car, à mon avis, Air Canada est une ligne aérienne excellente. Elle est très consciente de sa vocation auprès de tous les Canadiens. Un certain nombre de travailleurs et d'employés se sont dits intéressés à se porter acquéreurs. Il m'incombe, à moi ou à des représentants de mon Ministère, de les rencontrer pour savoir ce qu'il en est.

Rien n'a été décidé de façon formelle ou structurée. Croyez-moi, aucune décision n'a été prise quant à la privatisation d'Air Canada. Nous cherchons à savoir quelle orientation il faudrait donner à la prochaine étape de refonte du règlement, le cas échéant. On soulève toujours la question d'Air Canada. Dans ce contexte-là, j'accepterai les conseils de M. Cochrane, que je n'ai pas vu depuis deux ou trois semaines, comme j'accepterais les conseils de l'honorable député. J'accueillerai favorablement les conseils de ce Comité. Puis, lorsque nous discuterons plus en détail de la question de la politique aérienne du pays, nous pourrions discuter de la façon dont ce Comité pourrait intervenir officiellement dans le processus.

**M. Tobin:** Puis-je répondre à l'invitation du ministre en ma qualité de nouveau membre du Comité? Oserais-je dire qu'aucune question n'est plus importante que celle de la vente d'Air Canada? On peut contourner cette question en utilisant tous les astuces possibles. Elle demeure. Elle suscite certainement des discussions animées dans l'industrie. M. Michael Cochrane a tenu des réunions avec divers groupes. Il a déjà rencontré le comité d'acquisition formé par les employés d'Air Canada. Ce comité avait déjà dit à l'administration précédente qu'il s'intéressait à l'achat éventuel d'actions d'Air Canada.

[Text]

I would suggest to the Minister that it may be wise to—he says it is very informal at this point, but given the large area of interest—legitimate large area of interest—more formally to structure this kind of exercise. I frankly think it would be useful in committee and in the House if when questions are asked we can at one point have someone—perhaps Mr. Cochrane, or somebody else; it does not matter who . . . come before this committee to give us the benefit of their views and the knowledge they have acquired through the exercise of their interviews. As it stands now, Minister, we are told you are taking advice from lots of people; he is one of many. You said there is nobody in your own shop formally examining this matter. That troubles me a little: that nobody in your own shop is formally examining this matter. Might you consider making the appointment a formal one, or else setting up a committee within-house?

**Mr. Mazankowski:** The member is trying to speed up the process. He is way ahead—certainly way ahead of me on this subject. As my friend from Regina West just said, it was the Liberal—it was my predecessors who talked about the idea of selling Air Canada. Now, to hear him, the thing is almost ready to be wrapped up and packaged and delivered.

It is ridiculous. There is one little article in the *Globe and Mail*, which is in many ways inaccurate, and the member comes here and says that Air Canada is being sold. Air Canada is not for sale. There has not been an expression of government policy on the issue of Air Canada. I can assure him, and assure the members of this committee, that if the government decides it would be in the best interests of Canada, the public interest, to entertain a modification in the ownership of Air Canada, it will be announced in a policy way and there will be ample opportunity for discussion and input to take place. But we are a long way from that stage.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to assure the Minister the member has accomplished exactly what he wanted to accomplish. I am not here to say it is good, bad, indifferent, or anything else, and I have not offered any opinion whatsoever on the possible sale, rumoured sale, talked-about sale, anguished-over sale, excitable-receptive-audience-possible sale of Air Canada. I am asking question. I am pointing out by anybody's measure the impact of such a sale, if one were to occur, which would be dramatic on this industry. It is important that formal structures be put in place; it is important that people who can be accountable to Parliament, to this committee and to the Minister, indeed, in a formal sense, are doing the kind of examination, formally or informally, that the Minister has at least admitted is now going on in the name of Mr. Michael Cochrane. That is the only purpose I want to . . .

• 1640

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, . . .

**Mr. Tobin:** May I finish? Then the Minister can respond. The only purpose I hope to serve today is to flag this issue with the Minister and to seek assurances that there will be accountability to Parliament, and to this committee, in whatever decision is reached and, at that time, we will comment on the wisdom of the decision.

[Translation]

Ces discussions sont encore officieuses; mais étant donné l'intérêt légitime que la question a soulevé, ne serait-il pas bon de prévoir une structure officielle qui nous permettrait de discuter de cette affaire? À mon avis, il serait utile au Comité et à la Chambre de faire comparaître M. Cochrane ou quelqu'un d'autre pour répondre à certaines questions; peu importe qui comparait devant le Comité, nous devrions être saisis des résultats des entrevues que l'on a tenues avec les intéressés. Monsieur le ministre, jusqu'à présent, on nous a dit que vous acceptez les conseils de bon nombre de personnes, outre M. Cochrane. Vous avez dit qu'aucun fonctionnaire de votre Ministère n'étudie la question de façon officielle. Mais voilà exactement ce qui me préoccupe. Pourriez-vous songer à rendre la nomination officielle ou à créer un comité interne?

**M. Mazankowski:** Le député tente d'accélérer le processus. Il va beaucoup plus loin que moi dans cette affaire. Mon ami de Régina-Ouest l'a dit: c'était les Libéraux, mes prédécesseurs, qui songaient à la vente d'Air Canada. À l'entendre, on pourrait croire que l'on a déjà tout mis en oeuvre pour procéder à la vente.

C'est ridicule. On publie un petit article dans le *Globe and Mail*, qui contient des renseignements inexacts à plusieurs égards, ce qui fait dire aux députés qu'Air Canada est mis en vente. Air Canada n'est pas à vendre. Le gouvernement n'a pas arrêté de politique en ce qui a trait à Air Canada. Je peux dire ceci au député et aux membres de ce Comité: si le gouvernement décide qu'il y va de l'intérêt du Canada ou du public canadien de modifier la participation à Air Canada, il annoncera une politique et permettra que l'on en discute et que l'on y contribue. Mais nous en sommes encore loin.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je tiens à assurer le ministre que le député a accompli exactement ce qu'il voulait. Il ne m'appartient pas de dire que c'est bon, que c'est mauvais, que j'y suis indifférent ou quoi que ce soit: je ne me suis pas prononcé sur les rumeurs, les discussions, les angoisses, l'enthousiasme, et j'en passe, qui entourent la vente éventuelle d'Air Canada. Je pose la question. De quelque point de vue qu'on se place, les répercussions d'une vente seraient énormes pour l'industrie. Il importe de prévoir des structures formelles; que ceux qui peuvent répondre au Parlement, à ce Comité et au Ministre se chargent officiellement de faire le genre d'étude, officielle ou officieuse, comme celle qui, comme l'a dit le ministre, a été entreprise par M. Michael Cochrane. C'est le seul objet de . . .

**M. Mazankowski:** Eh bien, monsieur le président . . .

**M. Tobin:** Me permettez-vous de terminer? Le ministre pourra répondre ensuite. Tout ce que je veux faire aujourd'hui est de signaler cette question au ministre et de m'assurer qu'on répondra au Parlement et à ce Comité de la décision arrêtée, quelle qu'elle soit; à ce moment-là, nous pourrions nous prononcer quant au bien-fondé de la décision.

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I find it strange that my hon. friend would want to single out one individual as being the sole adviser, when I have discussed this issue personally with CALPA, I have discussed it with members of Air Canada management, I have discussed it with members of the labour movement, AIM. And there will be other discussions undertaken. So to suggest that the individual he referred to is the be-all and end-all, I want to assure him and the hon. members of the committee, that is simply not so. There was some ongoing work within the department which was conducted upon the directions of my predecessor.

**Mr. Tobin:** The hon. member is somewhat reassured.

**Mr. Mazankowski:** I should say as well, you have to watch, Mr. Chairman, these members who flatter you, and then try to get the best of you by sort of putting strange interpretations on certain press releases and certain comments.

**The Chairman:** That is an interesting philosophical comment on which to conclude that part of the examination, Mr. Minister. In my ears around here, I think you have to watch everybody whether they flatter you or not!

With that, we would normally come to Mr. Angus but, as I understand from previous consultations, for the accommodation of Mr. de Jong, who is not a formal member of the committee, instead of calling Mr. Angus and then Mr. Crofton, I will call Mr. de Jong, who will have the floor for 10 minutes.

**Mr. de Jong:** Thank you very much, Mr. Chairman, and the committee also for allowing me this opportunity to ask some questions of the Minister.

First, congratulate you, Mr. Chairman, and the Minister as well. I say this in all sincerity, even though I hope that my questions are also valid. They are not meant to trick the Minister in any way; hopefully, through questioning, we will be able to achieve truth, beauty and justice for all.

The area I would like to discuss with the Minister is one which I know the Minister is familiar with. I have had discussions with him concerning Transport Canada's airport vehicle rental concession policy. I understand that negotiations and discussions are still under way that might lead to a change in the existing policy. I wonder, first, if the Minister would care to comment about whether the policy will be changed to allow for new counters at certain airports.

**Mr. Mazankowski:** No, there has not been a decision taken on that, Mr. Chairman. The member is right; there have been some views expressed that, in the area of intermediate airports, perhaps the policy is somewhat restrictive. We are trying to address that. But I want to say to the member that there is a policy that has been in existence over the last five years. There has been a policy put in place as a result of the change of government which is basically built upon that policy with some minor modifications. I am trying to be fair to all concerned and I want to reiterate that; if one deviates from policy on the one hand to be perceived as being fair to one group, it then sometimes serves the purpose of being unfair to another group. So that is the balance I am trying to consider. I have no

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, c'est curieux: mon honorable ami tient à signaler une seule personne, un seul conseiller; mais j'ai discuté de cette question avec des représentants de l'ACPLA, de l'administration d'Air Canada, du mouvement syndical, de l'AIM. D'autres discussions auront lieu. Il n'y a donc tout simplement pas lieu de prétendre que la personne à laquelle il a fait allusion est la seule à s'intéresser à la question. Au sein du Ministère, des travaux étaient en cours, travaux qui avaient été entrepris sous la directive de mon prédécesseur.

**M. Tobin:** L'honorable député est quelque peu rassuré.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, il faut avoir à l'oeil les membres qui vous flattent puis qui tentent de vous bernier en interprétant de façon erronée des communiqués ou des commentaires.

**Le président:** C'est la morale qu'on peut dégager en mettant fin à cette partie de l'étude, monsieur le ministre. D'après ce que j'ai entendu, mieux vaut vous méfier de tout le monde ici, autant de ceux qui vous flattent que des autres!

Cela dit, normalement je céderais la parole à M. Angus. Mais à la suite de consultation préalable, nous allons permettre à M. de Jong, qui n'est pas membre officiel du Comité, de prendre la parole d'abord; ensuite, nous passerons à MM. Angus et Crofton; monsieur de Jong, vous avez 10 minutes.

**M. de Jong:** Merci beaucoup, monsieur le président; je remercie les membres du Comité de me permettre de poser certaines questions au ministre.

Tout d'abord, permettez-moi de vous féliciter, monsieur le président et monsieur le ministre. Mes félicitations sont sincères et j'espère que mes questions sont pertinentes. Elles n'ont pas pour but de tendre des pièges au ministre de quelque façon que ce soit; ces questions, espérons-le, nous permettront d'atteindre la vérité, la beauté et la justice universelle.

J'aimerais discuter avec le ministre d'une question qu'il connaît à fond. Je me suis déjà entretenu avec lui au sujet de la politique de Transports Canada concernant les franchises de location de voitures aux aéroports. Si j'ai bien compris, on est encore à discuter et à négocier une modification à la politique actuelle. Le ministre peut-il d'abord nous dire si la politique sera modifiée de façon à permettre l'installation de nouveaux comptoirs à certains aéroports?

**M. Mazankowski:** Non, monsieur le président, aucune décision n'a été prise à ce sujet. Le député a raison de dire que la politique a peut-être été quelque peu restrictive dans les aéroports intermédiaires: on l'a dit. Nous y voyons. Mais je signale au député qu'une politique a été appliquée depuis les cinq dernières années. Une politique a été adoptée à la suite du changement de gouvernement qui s'est fondé sur cette politique en y apportant quelques modifications d'ordre mineur. J'essaie d'être juste envers toutes les parties intéressées en répétant ceci: en n'appliquant pas une politique pour paraître plus juste envers un groupe, on est parfois injuste envers un autre. J'essaie de voir comment je peux atteindre un certain équilibre. Je n'ai pas l'intention d'exclure qui que ce

[Text]

intention of deliberately trying to exclude somebody. I want it to be as open and as fair as possible, but there obviously has to be some ground rules. We are trying to stick to those ground rules and allow all of those who are desirous of participating within the framework of those rules to do so.

• 1645

**Mr. de Jong:** Mr. Chairman, since there is some recognition by the Minister that some of the ground rules, particularly as they relate to the number of counters at airports, might be unfair and that still under consideration is the changing of that part of the policy, would the Minister consider as well postponing for a few weeks or a month the deadline for bidding? I understand the deadline is December 7. Would he consider extending that for a short period of time until some of these other aspects are decided?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, first of all I would not want to leave the impression with the member that I felt the policy was unfair. I said there have been some observations made that perhaps it might be too restrictive, but that would not necessarily imply that it is unfair. We are trying to implement the policy in a manner that is fair to all concerned.

With respect to the extension of the deadline, it is very difficult because the dates are out. We would have to re-advertise and extend and I understand that it would become somewhat difficult. But that I think we can probably live with. It is a matter of striking a compromise, if I might use that word, that is considered to be fair while at the same time acceptable to those who find fault with the existing policy. As I said, that matter is being considered within my office at the present time and there have been discussions going on. But I must uphold the integrity of the tendering process and I must uphold the basic integrity of the policy. And there are some very clear conditions to that policy, and one is that those people or those organizations who are in arrears are not eligible to re-tender unless satisfactory arrangements for the settlement of those arrears is undertaken. And, second, a person or a corporation who intends to tender under a trademark or a symbol that is in arrears is also ineligible. Those are pretty basic and pretty fundamental. And those aspects of the policy have been in existence for the last five years and they still form the cornerstone of this policy, because to deviate from that would be unfair to those who pay the bills and live up to the terms of the contract.

**Mr. de Jong:** I think we have reached the nub of the problem, Mr. Chairman. Really what we have been talking about is the very survival of the second largest Canadian car rental system, Holiday Rent-a-Car. For the other members of the committee, up to 70% of the car rental business is done out of airports. Therefore, it is extremely important that this Canadian company have access to the airports and airport space.

In the past, because of the limited number of airport spaces available to car rental companies, a new or younger company

[Translation]

soit de propos délibéré. Je tiens à ce que le processus soit le plus ouvert et le plus juste possible; mais, bien entendu, il faut établir certaines règles de base. Nous tentons de respecter ces règles de base en permettant à tous ceux qui veulent faire une contribution de le faire dans le contexte prévu.

**M. de Jong:** Monsieur le président, le ministre reconnaît en quelque sorte que certaines des règles de base, notamment celles qui portent sur le nombre de comptoirs aux aéroports, peuvent être injustes, que l'on étudie encore la possibilité de modifier cette politique; le ministre serait-il disposé à prolonger de quelques semaines ou d'un mois la date limite à laquelle les soumissions doivent être reçues? Si j'ai bien compris, il s'agit du 7 décembre. Pourrait-il prolonger quelque peu cette période jusqu'à ce qu'on prenne des décisions concernant certains autres aspects de la question?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne veux pas laisser l'impression d'avoir dit que la politique était injuste, selon moi. J'ai dit avoir entendu certaines observations selon lesquelles elle serait trop restrictive; cela ne veut pas dire qu'elle serait nécessairement injuste. Nous tentons d'appliquer la politique d'une manière qui est juste pour toutes les parties intéressées.

Il est très difficile de prolonger la période prévue pour la remise des soumissions car les dates ont déjà été précisées. Pour le faire, il faudrait faire publier des annonces, ce qui compliquerait les choses quelque peu. La situation me semble acceptable. Il faut en arriver à un compromis, si vous me permettez l'expression, qui sera juste tout en étant acceptable par ceux qui estiment que la politique actuelle laisse à désirer. Comme je l'ai dit, les fonctionnaires de mon bureau étudient la situation actuelle et nous avons tenu des discussions. Mais je ne dois rien changer au processus de remise des soumissions et je ne dois rien changer à la politique fondamentale. Cela dit, la politique nécessite des conditions très précises dont l'une d'elles prévoit que les personnes ou les organisations dont le compte est en souffrance ne peuvent pas remettre une nouvelle soumission à moins d'avoir pris des mesures en vue de régulariser leur situation. En outre, sont inadmissibles, les soumissions présentées par une personne ou une société au nom d'une marque ou d'un symbole. Il s'agit de conditions assez fondamentales et claires. Elles sont en vigueur depuis les cinq dernières années et constituent la pierre angulaire de cette politique; si nous ne respectons pas ces conditions, nous serions injustes envers ceux qui paient leurs factures et qui respectent les modalités du contrat.

**M. de Jong:** Monsieur le président, nous arrivons au noeud du problème. Je parlais en réalité de la survie du deuxième plus important système de location de voitures au Canada, *Holiday Rental Car*. Pour la gouverne des autres membres du Comité, je dirais que 70 p. 100 des affaires de location de voitures sont conclues aux aéroports. Par conséquent, il est très important pour cette compagnie canadienne d'avoir accès aux aéroports et aux comptoirs qui y sont situés.

Par le passé, étant donné la pénurie d'espaces disponibles aux sociétés de location de voitures, les nouvelles sociétés,

## [Texte]

like Holiday Rent-a-Car would have had to outbid the four majors and therefore start at a disadvantage. Some of those in the past have gone under an "O" as individual franchisees, money to the Department of Transport. That I understand has never been, or no attempt by the department has been made to collect that from those individual people.

The Minister knows as well that Holiday Rent-a-Car Incorporated does not owe a cent to the Crown. It is owed by individual people that had these franchises in the past. Now we come to the strange anomaly, for example, where out in Vancouver the person who used to own the Holiday Rent-A-Car system now owns the Budget Rent-A-Car system and Holiday is going to have to pay his debts in order for them to operate in the Vancouver airport—which I think hon. members would agree is quite a strange situation.

• 1650

Given the complexity of this situation . . . there are different situations at each of the airports—and the importance as well that we will all place on allowing this Canadian company to survive in Canada, and to make certain that the rules of Transport Canada do not kill the Canadian company, I appeal to the Minister to allow a subcommittee of the Standing Committee on Transport—unbiased hon. members from all three of the political parties—to look into this matter in depth, to be able to call witnesses to consider all the factors involved, and to make a recommendation to the Minister. Out of a sense of fair play and, as well, the national interest, I ask the Minister if he would allow this committee, or instruct the government to pass an order down instructing this committee, to strike up such a subcommittee to deal with this matter in depth.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I do not for one minute doubt the sincerity of the hon. member and I want to assure him that I am pretty sincere on this particular issue as well. I am not quite sure what the member is asking for. In his first question he asked for an extension of time and in the second question he asked that it be referred to the committee. You might want to think about that.

With respect to the policy, I had something to do with this policy back in 1979. It was authored after the widest possible consultation with the industry—and perhaps bargaining and negotiating—and everyone was not absolutely happy. But I can tell you this, Mr. Chairman, that one of the participants involved in those discussions who was happy about the policy was Holiday Rent-A-Car, very much so. They liked the policy and they tendered and they got in at a number of airports. So the rules of the game were clearly established and the rules of the game are clearly there today as well.

The member said that Transport Canada has not attempted to collect. That is not precisely true, because I have a detailed analysis of the work that has been going on, since the defaults have occurred, by the Department of Justice. Moneys have been collected. Some moneys may have to be written off, or some debts may have to be written off, but to say that there

## [Traduction]

comme *Holiday Rent-a-Car*, auraient eu à livrer concurrence aux quatre grandes sociétés, ce qui la mettait dans une situation désavantageuse. Certaines tombaient dans la catégorie «O», franchises indépendantes et versaient une somme au ministère des Transports. Il n'en a jamais été ainsi et le ministère n'a jamais tenté de percevoir une somme de ces sociétés.

Le ministre sait également que *Holiday Rent-a-Car Incorporated* ne doit pas un cent à la Couronne. Il appartient à des particuliers qui exploitaient ces franchises par le passé. Il y a, par exemple, à Vancouver cette anomalie, le cas d'une personne à qui appartenait *Holiday Rent-A-Car* et qui est maintenant propriétaire de *Budget Rent-A-Car*, mais *Holiday Rent-A-Car* devra payer ses dettes afin de pouvoir travailler à partir de l'aéroport de Vancouver—ce qui est, vous l'avouerez, une situation un peu étrange.

A cause de la complexité de la situation—il y a dans chaque aéroport des situations—il y a dans chaque aéroport des situations différentes—et le fait que nous croyons tous important qu'une société canadienne puisse survivre au Canada, et pour nous assurer que le règlement de Transports Canada n'étouffe pas une société canadienne, j'exhorte le ministre à permettre au Sous-comité du Comité permanent des transports—constitué de membres objectifs des trois partis—d'étudier en profondeur la question, afin de pouvoir convoquer des témoins pour examiner tous les facteurs en cause, et à présenter au ministre des recommandations. Pour être juste, et dans l'intérêt également du pays, je demande au ministre de permettre à ce Comité de charger le gouvernement d'adopter un ordre de renvoi afin que le Comité puisse le plus tôt possible former une sous-comité pour étudier sérieusement la question.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne doute pas un instant de la sincérité du député et je veux l'assurer que je suis également sincère à ce sujet. Je ne suis pas tout à fait certain de ce que veut le député. Il a demandé lors de sa première question une prolongation et dans sa deuxième question que le sujet soit déferé au Comité. Vous voudrez peut-être réfléchir à la chose.

J'ai eu quelque chose à voir avec la politique en 1979. Elle a été élaborée après une consultation exhaustive avec l'industrie—après négociation peut-être—et tous n'étaient pas très heureux. Je peux vous dire cependant, monsieur le président, qu'un des participants aux discussions qui était très satisfait de cette politique, c'était *Holiday Rent-A-Car*. Il l'aimait beaucoup et après avoir présenté une soumission sa compagnie s'est installée dans un certain nombre d'aéroports. Par conséquent, la règle du jeu a été clairement établie et l'est toujours aujourd'hui.

Le député a déclaré que Transports Canada n'avait pas essayé d'encaisser. Ce n'est pas tout à fait juste, car j'ai une analyse détaillée faite par le ministère de la Justice du travail qui a été faite depuis qu'il y a eu défaut de paiement. Des sommes d'argent ont été perçues. Il faudra peut-être annuler certaines sommes, ou certaines dettes, mais quand à dire qu'il n'y a pas eu de tentatives pour les percevoir, ce n'est pas juste.

[Text]

has been no effort to collect is not true. The air administrator may want to supplement my answer.

**Mr. Benjamin:** On a point of order, sir: would the Minister be willing to make that available to the committee members?

**Mr. Mazankowski:** I am not sure whether I am allowed to. I think that could be classified commercial information. I have no objection to it, but I would think I would need the concurrence of Justice as a minimum, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Could you perhaps find out if that is what you need?

**Mr. Mazankowski:** I will consult with my officials first and then . . .

**The Chairman:** That is the time.

**Mr. Mazankowski:** I have not finished my answer, Mr. Chairman.

With respect to Holiday, and you have mentioned it, we have, I think, gone out of our way to try to accommodate them, recognizing the difficulties that have occurred. To say that Holiday is being shut out is untrue. We have made provisions for Holiday.

We have given them, basically, four options. If satisfactory financial arrangements can be made, we would then entertain a contract or a tender on a system-wide basis.

• 1655

Secondly, we have offered them the option of tendering at every specific location where arrears do not exist.

Thirdly, we have given them the option of tendering at a specific location wherever satisfactory arrangements are made to settle the arrears.

Fourthly, they can tender on a system-wide basis under a different trade name.

Now, Mr. Chairman, I have a responsibility here to be fair and reasonable in applying the rules in a commercial manner, but I also have an obligation to uphold the integrity of the policy and the integrity of the tendering process.

**The Chairman:** Well, we are over the time, but the Minister gave a pretty exhaustive reply. Mr. de Jong, do you want to make one short comment on his reply or a supplementary to Mr. Tobin? I mean a short comment because we are over.

**Mr. de Jong:** Absolutely, yes. I would still urge you, sir, to allow this committee, because of the complexity, to strike up a subcommittee to deal with this and to make recommendations to you. What the policy is, is that you are holding one franchisee responsible for the debts of a past franchisee. Transport Canada cannot deliver a bill to Holiday Rent-a-car.

[Translation]

L'administration des transports aériens voudra peut-être ajouter quelque chose à ma réponse.

**M. Benjamin:** J'invoque le Règlement, monsieur; le ministre est-il disposé à remettre ce document aux membres du Comité?

**M. Mazankowski:** Je ne sais si je suis autorisé à le faire. C'est possiblement une information commerciale secrète. Je ne m'y oppose pas, mais il me faudrait obtenir au moins l'autorisation du ministère de la Justice, monsieur le président.

**Le président:** Voulez-vous essayer de savoir si c'est bien ce dont vous avez besoin?

**M. Mazankowski:** Je vais consulter les hauts fonctionnaires d'abord et ensuite . . .

**Le président:** Le temps est écoulé.

**M. Mazankowski:** Je n'ai pas encore terminé ma réponse monsieur le président.

Pour ce qui est de *Holiday*, vous l'avez mentionné, nous avons tout fait, je crois, pour accommoder les représentants, et nous avons reconnu des difficultés auxquelles ils ont fait face. De dire maintenant qu'*Holiday Rent-A-Car* est écarté, ce n'est pas vrai. Nous avons prévu des dispositions pour *Holiday*.

Nous leur avons offert essentiellement quatre choix. Si des dispositions financières satisfaisantes peuvent être prises, nous sommes prêts à étudier un contrat ou une soumission à l'échelle du système.

Deuxièmement, nous leur avons offert le choix de présenter une soumission pour chaque endroit où il n'y a pas d'arriéré.

Troisièmement, nous leur avons donné le choix de présenter une soumission pour un endroit précis si des dispositions satisfaisantes peuvent être prises pour régler les arriérés.

Quatrièmement, ils peuvent soumissionner à l'échelle du système sous une autre raison commerciale.

Monsieur le président, je dois être juste et raisonnable lorsque j'applique le règlement sur le plan commercial, mais j'ai également l'obligation de conserver l'intégrité de la politique et l'intégrité du processus des soumissions.

**Le président:** Nous avons dépassé notre temps de parole, mais la ministre a donné une réponse plutôt exhaustive. Monsieur de Jong, voulez-vous faire une courte remarque au sujet de la réponse du ministre ou poser une question supplémentaire à M. Tobin? Je souligne que ce doit être une remarque courte étant donné que nous avons dépassé notre temps de parole.

**M. de Jong:** Certainement. Je vous exhorte toujours, monsieur à permettre à ce Comité, étant donné la complexité de l'affaire, à créer un sous-comité pour étudier la question et pour présenter des recommandations. La politique fait que vous tenez un détenteur de permis reponsable des dettes d'un détenteur du permis précédent. Transports Canada ne peut plus présenter de traite à Holiday Rent-a-car.

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, with respect, the individual he is talking about knew what the rules of the game were. Surely it is not up to Transport Canada to save them harmless from a bad business deal.

**The Chairman:** Well, now we are getting into an area of difference of opinion.

Do you want a supplementary, Mr. Tobin?

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, as supplementary I want to say that the Liberal Party supports the thrust of what Mr. de Jong is saying; that the Minister should give some consideration to extending, first of all, the tendering date to allow some more time for reflection; secondly, that this matter get a more thorough hearing.

Mr. Chairman, the fact of the matter is, and the Minister will know, that the tendering of rental space at Dorval Airport has been withdrawn and existing contracts have been extended for two years.

Now, the Minister, before he comments, might say it is because there is construction going on, but there is construction going on in Ottawa, Regina and other airports and there has been no withdrawal of the tender and there has been no delay and they are planning to go ahead with renewing the tenders.

The Minister should know, Mr. Chairman, and I have put this to him by way of question, when he outlines four options which say that satisfactory arrangements can be arrived at, and Holiday knew the rules, the fact of the matter is that there are different operators. Holiday is a trade name. Different people hold the franchise for different locations. The franchise owners have changed and the case of Vancouver, as properly pointed out by Mr. de Jong, and also in the case of Winnipeg, you are asking an existing franchise-holder for Holiday to pay off his competitor's debts before he, the current franchise-holder, can bid... that is correct—can bid to operate within that airport facility.

Now, Mr. Chairman, Holiday is a Canadian company. I do not think we are asking for special treatment, but we are saying that if there is an anomalous situation by which a current risk-taker is being asked to pay off an existing competitor's debts before he is allowed to compete, not to be guaranteed access but simply to have the right to tender, then I think Mr. de Jong has properly asked the Minister to, first of all, delay this process. A week is not enough time to clear this matter up and, secondly, to have some kind of assessment independent of the department—whether it is the committee or somebody else—to have a look at this matter.

I think the Minister is as interested as all the rest of us in ensuring that particularly a Canadian company be given an opportunity to participate in a business in which 70% of all the business is generated out of Canadian airports.

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si vous le permettez, la personne dont nous parlons connaissait les règles du jeu. Ce n'est certainement pas à Transports Canada des les empêcher de perdre des plumes s'ils ont fait de mauvaises affaires.

**Le président:** Il y a maintenant divergence d'opinions.

Voulez-vous poser une question supplémentaire monsieur Tobin?

**M. Tobin:** Monsieur le président, oui, je dirais que le parti Libéral appuie l'initiative de M. de Jong; le ministre devrait étudier la possibilité de retarder tout d'abord la date des soumissions afin d'accorder plus de temps à la réflexion; deuxièmement, il faudrait étudier plus longuement cette question.

Monsieur le président, le fait est, et le ministre le sait, que la possibilité de soumissionner pour louer un espace à l'aéroport de Dorval a été retirée et les contrats existants ont été prolongés de deux ans.

Avant de faire ce commentaire, le ministre dira peut-être que la construction en est la raison, mais nous avons également de la construction à Ottawa, à Regina et à d'autres aéroports et on n'a pas retiré les appels d'offres, il n'y a eu aucun retard et on prévoit aller de l'avant pour le renouvellement des soumissions.

Le ministre devrait savoir, monsieur le président, et je lui ai souligné sous forme de question, que lorsqu'il mentionne les quatre choix qui lui semblent être des dispositions satisfaisantes, et que Holiday Rent-a-car connaissait les règles du jeu, qu'en réalité il y a maintenant des exploitants différents. Holiday est une maison de commerce, et les différentes personnes détiennent maintenant des permis pour différents endroits. Les détenteurs de permis ont changé et à Vancouver comme l'a souligné si bien M. de Jong et également à Winnipeg on demande à un détenteur de permis de Holiday de rembourser les dettes de son concurrent avant de pouvoir soumissionner—c'est bien cela—pour exploiter son service à l'aéroport.

Monsieur le président, Holiday est une société canadienne. Je ne crois pas que nous demandions de traitement de faveur, nous disons simplement qu'il y a anomalie car le propriétaire qui prend le risque actuellement se voit demander de payer les dettes d'un concurrent qui existe encore avant de pouvoir le concurrencer, on ne lui garantit pas l'accès mais simplement le droit de soumissionner. Je crois donc que M. de Jong fait très bien en demandant au ministre de retarder tout le processus. Ce n'est pas suffisant d'avoir une semaine pour éclaircir cette situation et, deuxièmement, qu'une évaluation indépendante du ministère soit faite—que ce soit par le biais du Comité ou de quelqu'un d'autre—afin qu'on étudie les questions.

Le ministre est certainement intéressé comme nous tous à s'assurer qu'une société canadienne surtout ait l'occasion de participer dans une entreprise où 70 p. 100 de toutes les activités ont pour source des aéroports canadiens.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, what the hon. member is proposing is one set of rules for Holiday and a set of rules for the other companies.

• 1700

**Mr. Tobin:** No, the same rules would apply to everybody.

**Mr. Mazankowski:** Very much, because I understand, and Mr. Sinclair can correct me if I am wrong, there were arrears that were created by franchisees who operated under other companies, such as Tilden, Avis, Hertz. Notwithstanding the fact that those arrears were there, the franchisee had left town. The parent company picked up the default in order to maintain their good standing, and that has been done. Now, are you suggesting that we should not apply the same rule equally across the board?

**Mr. Tobin:** I am suggesting I would like to have a look, or somebody should have a look, at what the situation was with respect to Tilden, Avis and the other company you named. We know what the details are on Holiday.

**Mr. Mazankowski:** With respect, Mr. Chairman, the member is proposing a two-rule policy. I really think by going that far I would be seen as being unfair as far as those who have paid their bills and who have lived up not only to the spirit but the letter of the agreement over the five-year period. I think it puts them at a disadvantage.

**The Chairman:** Fine. We have had an interesting exchange. You wanted a supplementary, André? I allowed one. Would you like . . . ? Mr. Mantha, sorry.

**Mr. Mantha:** Mr. Minister, am I getting this right? Like Holiday have a franchise in certain airports. Okay, the person who was the agent at the airport—for example, say he goes belly up—what they are saying is that the guy could walk away and somebody else just take over.

**Mr. Mazankowski:** Well, what they are saying is that he should be able to walk away and re-tender as a Holiday franchisee.

**Mr. Tobin:** No, no. Mr. Chairman, please, we have to clarify it. It was a good question. Can we clarify it? We are not in any way, shape or form . . .

**An hon. member:** Do not tap me on the back.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, we have been misquoted. We should have the right to clarify.

**Mr. Mazankowski:** I am sorry. I will withdraw that if I have misquoted. I will wait for your explanation.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, you have to beware of Ministers who are nice to you and then try to attack you.

**Mr. Mantha:** Do I still have the floor, sir?

**The Chairman:** You still have the floor. Have you finished your question? There has been a problem . . .

[Translation]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, ce que propose le député c'est une série de règlements pour Holiday et une autre série pour les autres sociétés.

**M. Tobin:** Non, le même règlement s'applique à tous.

**M. Mazankowski:** Tout à fait, car je crois comprendre et M. Sinclair peut me corriger si je me trompe, qu'il y avait des arriérés chez d'autres détenteurs de concessions qui exploitaient d'autres sociétés, comme Tilden, Avis, Hertz. En dépit du fait qu'il y avait des arriérés, le détenteur de la concession avait quitté la ville. La société mère a remboursé afin de conserver une bonne réputation. Est-ce que vous prétendez maintenant que nous ne devrions pas appliquer le même règlement également à tous?

**M. Tobin:** Je propose simplement que nous examinions la situation, ou que quelqu'un le fasse, pour ce qui est de Tilden, Avis et de l'autre société que vous avez nommée. Nous savons ce qu'il en est pour Holiday.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si vous me le permettez, le député propose une politique à deux règlements. Si j'acceptais, je ne serais pas équitable envers ceux qui ont payé leurs factures et qui non seulement respectent l'esprit mais la lettre de l'accord depuis cinq ans. À mon avis, ils seraient désavantagés.

**Le président:** Très bien. Voilà un échange intéressant. Vous voulez poser une question supplémentaire André? J'en permets une. Voudriez-vous . . . ? Monsieur Mantha, excusez-moi.

**M. Mantha:** Monsieur le ministre, est-ce que j'ai bien compris? Ainsi Holiday a des concessions dans certains aéroports. Bien, pour la personne qui est agent à l'aéroport—disons par exemple qu'elle a fait faillite—ce que les autres prétendent, c'est que ce type parti, quelqu'un d'autre reprenne simplement le service.

**M. Mazankowski:** Ce qu'ils disent en réalité c'est que le type devrait pouvoir se retirer pour soumissionner de nouveau en tant que détenteur de la concession Holiday.

**M. Tobin:** Non, non. Monsieur le président, il nous faut s'il vous plaît avoir des précisions à ce sujet. La question était bonne. Pourrions-nous obtenir des détails? Nous voulons pas de quelque façon que ce soit . . .

**Une voix:** Ne me donnez pas de tapes dans le dos.

**M. Tobin:** Monsieur le président, on nous a mal cités. Nous devrions avoir le droit de nous expliquer.

**M. Mazankowski:** Excusez-moi. Je vais retirer ce que j'ai dit si je vous ai mal cité. J'attends vos explications.

**M. Tobin:** Monsieur le président, il faut se méfier des ministres qui sont gentils envers vous et qui ensuite vous attaquent.

**M. Mantha:** Monsieur, est-ce que j'ai toujours la parole?

**Le président:** Vous l'avez toujours. Avez-vous terminé votre question? Il y a un problème . . .

## [Texte]

**Mr. Mantha:** I guess maybe they should iron that one out first. I just want to go back to what I just said. You agreed on that, but they said no . . .

**An hon. member:** He changed his mind.

**Mr. Mantha:** He changed his mind. Can I come back to it after, sir?

**Mr. Mazankowski:** Well, repeat your question, and then perhaps I can . . .

**Mr. Mantha:** Well, what I was saying, Holiday apparently won the right to the franchise of the airport, and they in turn give it out to eight different agents.

**An hon. member:** No, no.

**Mr. Mazankowski:** No.

**Mr. Mantha:** Okay, an individual agent; the same thing, basically. Okay, let me get back. They are giving it to an individual to operate. The way I understood what you people were saying is that if a guy goes bankrupt or belly up, or walks away from everything, and he has a debt, the guy should be able to re-tender or walk away and let somebody else . . .

**Mr. Tobin:** No, no. . . . the guy who walked away, not punish the new fellow who came in to operate the franchise. That is the problem.

**Mr. Mantha:** Yes, but now what you are also saying is, there was a bankruptcy or a loss of funds. What I am saying is there is no way Holiday should have the right to ever tender again until they pick up that debt, because this country is not going to pick up that debt. That is the way I look at it.

**Mr. Tobin:** No, the guy who left the debt should . . .

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** Order.

I want the Minister to clarify it, and he will repeat what he has already said; and then I think we should, in fairness to other witnesses, get off this. We have had an interesting exchange, but obviously we have some differences of opinion here.

Mr. Minister, would you . . . ?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, as I understand it, when the tendering process took place in 1979, individual Holiday franchisees bid on individual airports, and subsequently upon being successful went into business. Subsequently, some of these franchisees went into default. Those defaults, some are still in existence, some have been settled, some have been negotiated. Nonetheless, there is a substantial amount of money owing to the Crown as a result of this.

The policy is very clear when it states, and I repeat:

Any person or corporation who is in arrears is ineligible to tender unless satisfactory financial arrangements are made with Transport Canada to resolve or remove the debt.

## [Traduction]

**M. Mantha:** Il faudrait peut-être tout d'abord que je précise cette première question. Permettez-moi de revenir à ce que j'ai dit. Vous étiez d'accord à ce sujet, mais ils ont dit non . . .

**Une voix:** Il a changé d'idée.

**M. Mantha:** Il a changé d'idée. Pouvons-nous y revenir après, monsieur?

**M. Mazankowski:** Et bien, répétez votre question, et peut-être que je pourrais . . .

**M. Mantha:** Voilà ce que je disais: Holiday, apparemment, a obtenu le droit d'avoir une concession à l'aéroport, et ensuite l'a remise à huit agents différents.

**Une voix:** Non, non.

**M. Mazankowski:** Non.

**M. Mantha:** Très bien, individuellement, à un agent; c'est la même chose fondamentalement. Revenons en arrière. Holiday a remis la concession à un agent particulier. Vous semblez dire que si un type fait faillite ou qu'il se retire, c'est là une dette, il pourrait avoir la possibilité de soumissionner de nouveau ou de se retirer et laisser quelqu'un d'autre . . .

**M. Tobin:** Non, non . . . le type se retire, mais il ne faut pas punir celui qui se présente pour exploiter la concession. Voilà le problème.

**M. Mantha:** Oui, mais vous prétendez également qu'il y a faillite ou pertes de fonds. Je prétends personnellement que Holiday ne devrait pas avoir le droit de soumissionner de nouveau jusqu'à ce qu'il ait remboursé sa dette, car ce n'est pas le pays qui doit être responsable de cette dette. Voilà comment je vois les choses.

**M. Tobin:** Non, le type qui laisse une dette devrait . . .

**M. Mazankowski:** Monsieur le président . . .

**Le président:** À l'ordre.

J'aimerais que le ministre apporte des précisions, et il va répéter ce qu'il a déjà dit; nous pourrions ensuite, en toute justice pour les autres témoins, changer de sujet. C'était un échange intéressant, mais il est évident que nous avons ici divergence d'opinion.

Monsieur le ministre, voulez-vous . . . ?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je crois comprendre d'après le processus de soumission qui existait en 1979 que des détenteurs de concessions individuelles pour Holiday ont soumissionné à divers aéroports, et par la suite ayant obtenu les concessions se sont lancés en affaires. Par après, certains de ces détenteurs de concessions ont manqué à leurs obligations. Il y a toujours ces défauts de paiements, certains ont été réglés, d'autres ont été négociés. Néanmoins, il y a quand même des sommes d'argent importantes qui sont dues à la Couronne à cause de cette situation.

La politique est très claire, je la cite en substance de nouveau:

Toute personne ou société qui a des arriérés n'est pas admissible à présenter une soumission à moins que des

[Text]

Secondly, any individual or corporation intending to tender under a trademark or symbol which is in arrears is also ineligible unless satisfactory arrangements for those arrears are made. It is a very logical policy because you could have a situation where a firm could build up a substantial amount of debt and then attempt to retender under company XYZ 1984 that could conceivably be the same group or same person. So this is why we recognize that, while the Holiday people, the individual franchisees who are tendering today, may not have in fact incurred the debt, they still are responsible because they knew what the policy was when they took over those franchisees or the company, which went into arrears during the course of 1979 to 1984. To write that off or to open the door for those people to tender now would be unfair to the others who have upheld the spirit, and indeed the letter, of this particular policy.

**The Chairman:** I think that is an interesting amplification, clarification, explanation. We are obviously in an area of debate here as to what is fair and not fair, and I think, frankly, that to be fair to other witnesses I would like to proceed.

I will call Mr. Crofton, who is the only other witness on this round who has indicated an interest. Mr. Crofton, you have 10 minutes.

**Mr. Benjamin:** We are not witnesses.

**The Chairman:** Not yet anyway.

**Mr. Crofton:** Mr. Chairman, thank you. I also congratulate you on your appointment.

I thank the Minister for being here today, and members of his staff, particularly Jock Allan, who is an old naval contemporary of mine. I am delighted to see him.

Coming from the Province of British Columbia, particularly as Mr. Allan is here, I ask a question which is perhaps only partly in the Minister's area of concern.

I guess people from British Columbia have been interested in matters to do with transport from the earliest moments of B.C.'s participation in Confederation. As the Minister is only too well aware, we have a great pile of rocks known as the Rockies which tend to give us all sorts of difficulties in B.C. with our communication links with the West. A major part of our travel is indeed north and south.

A Canadian group have been attempting for some four years to establish a marine link with the State of Washington to use as a vehicle a jet foil manufactured by Boeing of Seattle. A major problem that has been inhibiting the establishment of this new, and I think needed, communication-transportation link in the province has been customs and excise duty. The regulations indicate that when purchasing something from the

[Translation]

dispositions financières satisfaisantes soient prises avec Transports Canada pour résoudre ou liquider la dette.

• 1705

Deuxièmement, toute personne ou toute société qui a l'intention de soumissionner en vertu d'une raison commerciale ou d'un symbole mais qui a des arriérés est également inadmissible à moins que des dispositions satisfaisantes aient été prises pour ces arriérés. C'est une politique très logique, que l'on pourrait retrouver dans une situation où une société pourrait accumuler des dettes importantes mais essayer de soumissionner de nouveau sous les noms de la Société XYZ 1984 qui pourrait représenter le même groupe et la même personne. Voilà donc pourquoi nous disons que même si les gens de Holiday, les détenteurs de concessions qui font des appels d'offre aujourd'hui, n'ont peut-être pas fait la dette, mais ils sont toujours responsables parce qu'ils connaissaient la politique lorsqu'ils ont repris ces concessions, ou la société qui avait accumulé des arriérés pendant la période de 1979 à 1984. Annuler la dette ou ouvrir la porte à ces gens afin qu'ils soumissionnent de nouveau nous semble injuste envers les autres qui ont respecté l'esprit et même la lettre de cette politique.

**Le président:** Il s'agit d'une explication plus claire, plus large et très intéressante. Il s'agit ici de savoir ce qui est juste et ce qui ne l'est pas, mais pour être équitable envers les autres témoins, il nous faudrait passer maintenant à autre chose.

Je donne maintenant la parole à M. Crofton qui en a mentionné le désir et qui est le seul autre témoin à cette heure-ci. Monsieur Crofton, vous avez 10 minutes.

**M. Benjamin:** Nous ne sommes pas des témoins.

**Le président:** Pas encore de toute façon.

**M. Crofton:** Je vous remercie, monsieur le président. Je veux également vous féliciter de votre nomination.

Je remercie le ministre qui est venu aujourd'hui de même que les personnes qui l'accompagnent, surtout Jock Allan, qui était dans la marine avec moi. Je suis ravi de le voir.

Étant donné que je suis de la Colombie-Britannique, et que M. Allan est ici présent, je vais poser une question qui ne relève peut-être pas en partie de la compétence du ministre.

Les gens de la Colombie-Britannique s'intéressent, je crois, aux questions des transports depuis le tout début de l'association de la Colombie-Britannique à la Confédération. Ainsi que le ministre le sait trop bien, nous avons un gros amas de roches, appelé les Rocheuses, qui nous causent toutes sortes de difficultés en Colombie-Britannique lorsqu'il s'agit de communiquer avec l'Ouest. En grande partie nos déplacements se font vers le nord et vers le sud.

Un groupe de Canadiens essaient depuis quatre ans d'établir un lien maritime avec l'état de Washington et de se servir comme véhicule d'un aéroglisseur fabriqué par Boeing à Seattle. Un grave problème a empêché la création de cette nouvelle liaison, nécessaire, aux communications et transports de la province, ce sont les droits de douanes et d'accise. Le règlement établit que lorsqu'on achète aux États-Unis un

[Texte]

United States which theoretically can be built in Canada a 25% customs duty is imposed. Mr. Allan will remember from his navy days the time and energy that was spent in the developing the *Bras d'Or*, which is now a museum piece. In reality, given the relatively small number of jet foils that would be needed, there is no Canadian firm that is prepared to build such a vehicle at anything that is affordable. As it is, a new jet foil from Boeing costs in the vicinity of \$20 million, and when you tack on a 25% import price it has made it extraordinarily difficult to get the company up and doing. I wonder whether the Minister has had any representations made to his department on this subject. I know that we purchased aircraft in this country from Boeing. This duty is waived because it is not deemed possible to build craft in Canada at a price that makes any sense. I suggest the same logic applies to these jet foils and I wonder what you might have to say about it, sir.

[Traduction]

article qui pourrait être en théorie fabriqué au Canada, un droit de douane de 25 p. 100 s'applique. M. Allan se souviendra que lorsque nous étions dans la marine on avait passé beaucoup de temps et fait beaucoup d'efforts pour mettre au point le «Bras d'Or» qui est maintenant une pièce de musée. De fait, étant donné le nombre relativement peu élevé d'aéroglesseurs nécessaires, aucune maison canadienne n'est disposée à construire un tel véhicule à un prix abordable. Et il reste donc qu'un nouvel aéroglesseur de Boeing coûterait près de 20 millions de dollars et si on ajoute au prix d'importation 25 p. 100 de droits de douane, il serait extrêmement difficile d'obtenir qu'une compagnie s'établisse et fonctionne. Je me demande si le ministre a reçu des instances à son ministère à ce sujet. Je sais que nous avons acheté pour le pays un aéronef de Boeing. Nous sommes dispensés des droits de douanes car il n'est pas jugé possible de construire un avion au Canada à un prix raisonnable. Je propose qu'on soit aussi logique pour les aéroglesseurs et je me demande si vous avez quelque chose à dire à ce sujet.

• 1710

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Crofton, I have to confess that I am not up to date on this particular matter and I am not aware of having had any representations. However, I certainly will take notice of the member's representations. I notice that Mr. Allan has been writing very vigorously here and I think he may have some comment to make on it. With your permission, Mr. Chairman, I would ask Mr. Allan to respond, if he has anything further to add.

**Mr. Allan:** Thank you, Mr. Minister.

Mr. Chairman, I am not aware of the particular initiative, but I would say that the customs and excise, I believe, is subject to the availability of equivalent Canadian capability. In other words, if this was an initiative that was drawing down on a capability that did not exist in Canada at the present time, I think the customs duty would not apply.

**Mr. Crofton:** Thank you. There have been negotiations going over some four years with Customs and Excise. We were led to believe, on several occasions, that they persuaded... Certainly if sufficient money were thrown at the problems, there is no denying that a firm in Canada is capable of building a jet foil. Equally, Canadians can build 747s and all sorts of things. It is a question of what is affordable. Part of the package that is being attempted to be put together is indeed having some of Boeing's interests relocate in British Columbia. Some parts of the jet foil would indeed be built in Canada, not only for the proposed Canadian purchase but for Boeing's other overseas sales. The problem has lingered without resolution and I would be most happy to see that appropriate documentation is sent to the Minister. I was just wondering whether indeed it had crossed your desk to this point. Certainly your representations to your colleagues would be most helpful. Goodness knows, we need the work in British Columbia, like the rest of Canada, and this is a business that we would just love to get started.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Crofton, je dois avouer ne pas très bien connaître cette question et je ne crois pas que nous ayons reçu des réclamations. Cependant, je prends bonne note des observations du député. Je remarque que M. Allan écrit avec vigueur et je crois qu'il aura quelques remarques à faire à ce sujet. Si vous me le permettez, monsieur le président, je vais demander à M. Allan de répondre s'il veut bien ajouter quelque chose.

**M. Allan:** Je vous remercie, monsieur le ministre.

Monsieur le président, je n'étais pas au courant de cette initiative, mais je crois que les droits de douanes et la taxe d'accise s'appliquent si l'équivalent du produit est disponible au Canada. Autrement dit, si l'appareil ne peut être réalisé au Canada, actuellement, je ne crois pas que les droits de douanes s'appliqueraient.

**M. Crofton:** Je vous remercie. Depuis quelque quatre ans, on négocie avec les douanes et accises. On nous a fait croire, à plusieurs reprises, qu'ils avaient persuadé... Il est évident que si on avait suffisamment d'argent pour régler ces problèmes, il n'y a pas de doute qu'une société au Canada puisse construire un aéroglesseur. Les Canadiens peuvent également construire des 747 et toutes sortes de choses. La question est de savoir ce qui est rentable. Ce qu'on essaie surtout de faire c'est de relocaliser certains intérêts de Boeing en Colombie-Britannique. Certaines pièces de l'appareil pourraient être construites au Canada, non seulement pour les projets d'achats canadiens mais également pour les ventes de Boeing à l'étranger. Le problème est resté sans solution, et je serais très heureux que la documentation appropriée soit transmise au ministre. Je me demandais si vous aviez retrouvé sur votre bureau quelque chose à ce sujet. Il est certain que les remarques de vos collègues seront les bienvenues. Dieu sait que nous avons besoin de travail en Colombie-Britannique, comme partout ailleurs au Canada, et c'est le genre d'activité que nous aimerions beaucoup entreprendre.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** I am always fascinated by any transportation initiative that creates economic activity and jobs, and I think with the current thrust of the government we can use transportation very effectively as a tool for economic development. There are many opportunities for the expansion of our plant and equipment and the modernization and innovation of our transportation systems that can be translated into jobs and economic activity. I sense that the proposition put forth by the hon. member is one that would fit within that category. I cannot say for sure whether this information is in my office or has crossed my desk, but I will certainly undertake to look into it and hopefully get back to the member in due course.

**Mr. Crofton:** I will have the material delivered by courier, sir.

**The Chairman:** Fine. That is a great beginning, Mr. Crofton. You are two minutes under the deadline and we have an interesting feature. I thought we were going to be ready for the third round, five minutes apiece, and the hour is getting on. I see Mr. Baker has just returned and I know he has been very anxious to get on. He put his name on right at 3:30 p.m. Okay, I will call on Mr. Baker as the last member on the second round.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, thank you. I will be very brief. I had to leave the committee for a few moments to make a short speech in the House criticizing the Minister of Transport. But I am pleased to be back and, to begin things, Mr. Chairman, and to relieve my conscience, I am going to have to say congratulations to the Minister of Transport on his appointment. I think that when he was the former Minister of Transport in 1979 and 1980, he certainly showed himself to be the best Minister in that administration. Now having said that, Mr. Chairman, I want to ask the Minister a couple of very short pointed questions. First: Is the Minister somehow going to reinstate the second train from Atlantic Canada to Montreal?

• 1715

**Mr. Mazankowski:** That is an issue currently under consideration by the rail action force and, if an announcement is to be made, it will certainly be made with all the fanfare I can muster.

**Mr. Baker:** I wonder, Mr. Minister, if you could tell us what some of the problems are in reinstating *The Atlantic*.

**Mr. Mazankowski:** Costs, Mr. Chairman. If the member had been here when I responded to Mr. Benjamin, I think he would have recognized . . .

**Mr. Baker:** I was here.

**Mr. Mazankowski:** Well, if he had listened he would have recognized . . .

**Mr. Baker:** I did listen.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Je suis toujours fasciné par toute initiative qui permettrait sur le plan transports de créer une activité économique et des emplois, et je crois que, dans la lancée actuelle du gouvernement, nous pouvons nous servir du transport de façon très efficace comme moyen de développer l'économie. Les occasions de donner une plus grande expansion à nos usines et à notre équipement sont nombreuses et nous pouvons moderniser et innover nos systèmes de transports pour que cela puisse se traduire en emplois et en activités économiques. Je sens que la proposition du député pourrait très bien s'inscrire dans cette catégorie. Je ne peux pas vous répondre de façon certaine et vous dire si ces renseignements sont parvenus à mon bureau ou sont sur mon pupitre, mais je m'engage certainement à m'informer et j'espère pouvoir répondre au député en temps et lieu.

**M. Crofton:** Je vais vous faire livrer ces documents par courrier, monsieur.

**Le président:** Bien. C'est un très bon départ, monsieur Crofton. Il vous reste encore deux minutes sur votre temps de parole et vous avez soulevé une question intéressante. Je croyais que nous serions disposés à avancer le troisième tour, en accordant cinq minutes à chacun, mais le temps file. Je vois que M. Baker est revenu et je sais qu'il était très désireux de prendre la parole. Il a donné son nom à 15h 30 précise. Très bien, je donne donc la parole à M. Baker comme étant le dernier qui prendra la parole au second tour.

**M. Baker:** Je vous remercie, monsieur le président. Je serai très bref. J'ai dû quitter le Comité pendant quelques instants pour faire une courte intervention à la Chambre et critiquer le ministre des Transports. Je suis heureux d'être de retour et pour commencer, monsieur le président, pour soulager ma conscience, je tiens à féliciter le ministre des Transports de sa nomination. Lorsqu'il était ministre des Transports en 1979 et 1980, il s'est montré le meilleur ministre à la tête de cette administration. Ceci dit, monsieur le président, j'ai deux petites questions d'importance à lui poser. Premièrement: le ministre va-t-il remettre en service le deuxième train reliant le Canada atlantique à Montréal?

**M. Mazankowski:** Cette question est actuellement étudiée par le groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs et si une annonce doit être faite, j'y donnerai tout le retentissement possible.

**M. Baker:** Monsieur le ministre, pourriez-vous nous indiquer certains des problèmes que pose la remise en service de cette deuxième liaison atlantique.

**M. Mazankowski:** Son coût, monsieur le président. Si le député avait été là lorsque j'ai répondu à M. Benjamin, il reconnaîtrait . . .

**M. Baker:** J'étais là.

**M. Mazankowski:** S'il avait écouté il reconnaîtrait . . .

**M. Baker:** J'ai écouté.

[*Texte*]

**Mr. Mazankowski:** Costs are one of the critical problems. And as I said to Mr. Benjamin, we have an opportunity to look at some of the very basic and fundamental structures on which VIA was founded and try to address those. As I have said, we have spent close to \$4 billion, I believe, of taxpayers money in trying to resurrect an effective and adequate rail passenger service in this country. From all accounts we do not have that. So I think the prospect of continuing to throw more money at the problem and just simply walk away will serve to exacerbate that situation. So we are looking at some of the very basic problems and trying to resolve them; we are trying to stop the haemorrhage and are trying to put VIA on a more sound financial basis.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, this train that the Minister referred to, that the government referred to in policy statements is absolutely necessary. There is no doubt about that. I do not know if the Minister is aware of this but VIA even has cut back since this government took power, cut back on their sleepers from Atlantic Canada to Montreal—that was only three weeks ago—on the present train. And you cannot phone up VIA Rail and get a reservation for a sleeper on the train. You cannot do it. They are all filled. So what I am looking for from the Minister is . . . well, I have heard the government, I have heard the Prime Minister and I have heard the Minister of Transport, myself, speak; I have read in the newspapers, Mr. Chairman, where a Mr. Tom Van Dusen, Press Secretary to the Transport Minister, said in an interview that it is going to happen; it is just a question of when.

I am wondering if the Minister could tell us—in fact to restate what I heard the Minister say himself; I am sorry, Mr. Minister, but I did—that this would be reinstated. Could he verify to the committee that somehow, somewhere, the Minister will see that this train is reinstated? I detect from his answer that he is hedging now and he is not sure.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am delighted that I have the support of the hon. member on this particular issue, and all I ask of him is to be a little patient.

**Mr. Baker:** In his saying to be a little patient, I presume that is a positive answer. But then I suppose, Mr. Chairman, if you go back over the record and find out what the Minister said a moment ago in his initial answer, there would be extreme doubt there. I wonder if the Minister could give the committee some idea of the amount of money involved in reinstating the train.

• 1720

I understand the Minister, that there is a problem with money. But what are we talking about? What kind of dollars are we talking about?

**Mr. Mazankowski:** It really depends, Mr. Chairman, on whether we are going to reinstate the service on the basis of the old system, the old way of doing things, or a new, modernized, revolutionized way of doing things; and that is what we are looking at right now.

Mr. Benjamin has been on this committee for many, many years, and we have talked about the costing order. This

[*Traduction*]

**M. Mazankowski:** Le coût est un des problèmes critiques. Comme je l'ai dit à M. Benjamin, c'est pour nous l'occasion d'étudier certaines des structures fondamentales sur lesquelles repose VIA Rail. Quelque 4 milliards de dollars des contributables ont déjà été consacrés à la résurrection d'un service de voyageurs efficace et adéquat et les résultats ne sont pas fameux. Continuer simplement à injecter encore et toujours de l'argent ne règlera pas le problème et ne fera qu'exacerber la situation. Nous avons donc décidé de nous attaquer à certains des problèmes de base pour essayer de les résoudre. Nous essayons de mettre fin à l'hémorragie et nous essayons d'assainir les finances de VIA Rail.

**M. Baker:** Monsieur le président, ce train dont parle le ministre, dont le gouvernement parle dans ses déclarations de politiques est absolument indispensable. Cela ne fait aucun doute. Je ne sais si le ministre le sait, mais VIA depuis l'arrivée au pouvoir de ce gouvernement a encore réduit le nombre de wagons-couchettes—cela remonte à trois semaines—sur le train reliant le Canada atlantique à Montréal. Il est impossible de réserver une couchette sur ce train. Elles sont toutes prises. J'attends donc du ministre . . . J'ai entendu le gouvernement, j'ai entendu le premier ministre et j'ai personnellement entendu le ministre des Transports tenir certains propos. J'ai lu dans les journaux, monsieur le président, qu'un certain M. Tom Van Dusen, secrétaire de presse du ministre des Transports indiquait dans une interview que ce service serait réinstauré, que c'était juste une question de date.

Le ministre pourrait-il nous dire . . . Pourrait-il répéter ce que je lui ai entendu dire; je m'excuse, monsieur le ministre, mais je vous ai entendu le dire—que ce service sera réinstauré? Pourrait-il assurer ce Comité que d'une manière ou d'une autre il verra à ce que ce service soit réinstauré? Sa réponse me laisse à penser qu'il n'est pas trop sûr.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je suis enchanté d'avoir l'appui du député à cet égard et tout ce que je lui demande c'est d'être un peu patient.

**M. Baker:** Me demander d'être un peu patient, je suppose, correspond à une réponse positive. Cependant, monsieur le président, si je reviens à ce que le ministre a dit il y a quelques instants, à sa réponse initiale, la place laissée au doute est très grande. Le ministre pourrait-il nous donner une idée de ce que coûterait la remise en service de ce train?

Si j'ai bien compris le ministre, il y a un problème d'argent. De quel ordre est ce problème? Combien de dollars?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, cela dépendra en réalité de la manière dont nous remettrons ce train en service: sur la base de l'ancien système, des anciennes méthodes, ou sur la base de nouvelles méthodes révolutionnaires et modernisées, et c'est ce que nous étudions actuellement.

Cela fait des années que M. Benjamin est membre de ce Comité et nous avons souvent discuté de la répartition des

[Text]

committee, the CTC, the Senate committee... every study that has been conducted into VIA Rail has recognized that the costing order arrangement is not adequate. It is faulty. If the member is suggesting that we continue along the Liberal way of doing things, throwing money at it and walking away, I am sorry, we have more respect for the taxpayers' money. We think we can give better service in a more efficient way at less cost to the taxpayer. What we have to do is try to reverse the trend...

**Mr. Baker:** I hope the Minister does that.

**Mr. Mazankowski:** —at least contain it.

**Mr. Baker:** That is true, and I have listened to Mr. Benjamin. Rail service in western Canada is a lot better than the rail service in eastern Canada; the trains are different and everything else. I doubt whether Mr. Benjamin has travelled on the train from Montreal to Halifax. As a matter of fact, I am sure he has not.

**Mr. Benjamin:** Yes, I have, but not lately.

**Mr. Baker:** Not lately; a few years ago.

In other words, you are not going to tell us what approximate figure you are looking at. You look at this big, new service. The people in Atlantic Canada want a service.

Supposing you were to re-institute the old service. What kind of dollars are we talking about?

**Mr. Mazankowski:** As I said, it depends on what costing order arrangements you are going to use. I could give the member three different sets of figures and I am not sure he would be any more intelligent about it. We really have not decided how we are going to address that fundamental problem.

I am most appreciative of the member's questions and his comments. First of all, he is in total support of the restoration of the Atlantic service.

**Mr. Baker:** Absolutely.

**Mr. Mazankowski:** Secondly, he is in total support of our measures to try to reduce the cost of operation until we can put rail passenger service on a sounder financial basis. I thank him for that support.

**Mr. Baker:** I do not know, Mr. Chairman, how you can reduce the cost of operation and have a better service from Truro, Nova Scotia to Montreal. Anyway, I leave it, Mr. Chairman. I know you are looking at the clock.

I neglected to congratulate you on your appointment as chairman...

**The Chairman:** That is very important.

**Mr. Baker:** —and to congratulate the Parliamentary Secretary on his appointment, and to remind the chairman that this very question of the Atlantic was a question that the chairman and the Parliamentary Secretary were so concerned about and raised so much hell about when the previous

[Translation]

coûts. Ce Comité, la CCT, le comité du Sénat—toutes les études faites sur VIA Rail ont conclu que la répartition des coûts était inadéquate. Elle est fautive. Si le député suggère que nous perpétuions les méthodes de simple arrosage financier du Parti libéral, je m'excuse, mais nous avons plus de respect pour l'argent des contribuables. Nous pensons pouvoir offrir un bien meilleur service à un moindre prix pour les contribuables. Nous devons essayer de renverser la tendance...

**M. Baker:** J'espère que le ministre le fera.

**M. Mazankowski:** ... ou tout du moins la contenir.

**M. Baker:** C'est vrai, et j'ai écouté M. Benjamin. Les services ferroviaires dans l'Ouest canadien sont bien supérieurs aux services ferroviaires dans l'Est; les trains sont différents, etc. Je doute que M. Benjamin ait jamais pris le train de Montréal à Halifax. J'en suis même persuadé.

**M. Benjamin:** Je l'ai déjà pris, mais pas dernièrement.

**M. Baker:** Pas dernièrement, il y a quelques années.

En d'autres termes, vous ne nous citez pas de chiffres, même approximatifs. Ce qui vous intéresse c'est ce grand, ce nouveau service. Ce qui intéresse la population du Canada atlantique c'est d'être servie.

Supposons que vous décidiez de réinstaurer l'ancien service. Qu'est-ce que cela représenterait sur le plan financier?

**M. Mazankowski:** Comme je l'ai déjà dit, cela dépend de la méthode de répartition des coûts utilisés. Je pourrais vous donner trois séries de chiffres différentes et je ne pense pas que vous seriez beaucoup plus avancé pour autant. Nous n'avons pas encore décidé comment résoudre ce problème fondamental.

Je remercie vivement le député de ses questions et de ce commentaire. Premièrement, il est à 100 p. 100 pour la restauration du service atlantique.

**M. Baker:** Absolument.

**M. Mazankowski:** Deuxièmement, il est à 100 p. 100 pour nos mesures visant à réduire le coût des opérations et à assainir la base financière des services voyageurs. Je le remercie de cet appui.

**M. Baker:** Monsieur le président, je ne vois pas comment on peut réduire le coût des opérations tout en améliorant le service de Truro, en Nouvelle-Écosse à Montréal. Quoi qu'il en soit, j'en resterai là, monsieur le président. Je sais que vous avez un oeil sur l'horloge.

J'ai négligé de vous féliciter de votre nomination comme président...

**Le président:** C'est très important.

**M. Baker:** ... et de féliciter le secrétaire parlementaire de sa nomination, et de rappeler au président que cette question de l'Atlantique provoquait de leur part des commentaires véhéments lorsque le gouvernement précédent était au pouvoir. J'espère que le ministre ne l'oublie pas.

[Texte]

government was in power. I hope the Minister keeps that in mind.

**The Chairman:** Mr. Baker, you are always provocative and penetrating in your questions, from previous experience. You said you had two very short, succinct questions. You have tackled one and you have about a minute and a half left for the other.

**Mr. Baker:** The other one is to ask the Minister what logic was used to cut back the coastal boat service in Newfoundland. Mr. Minister, that is beyond comprehension: actually to have the Minister of Finance state it in the financial statement and so to increase fares as to make them prohibitive on the service to Newfoundland. Why was that singled out?

**Mr. Mazankowski:** First of all, to suggest, as the very articulate member suggested, that there were massive cutbacks is really not true. We are proposing some rationalization of services, including the acquisition of new vessels. I think the member recognizes that some new vessels have to be acquired, and they are part and parcel of the approach to redressing not only that particular issue but indeed the service requirements issue. This is going to be phased in over a three-year period in consultation with the provinces, the users, and everyone concerned. If the member is suggesting we should scrap the idea of acquiring new vessels, I would like him to say so.

**Mr. Baker:** No, that is the Liberal policy.

• 1725

**Mr. Mazankowski:** I would like him to say so very clearly, but it is not the intention to wipe out services as he suggests. In the long term it is the intention to improve the services, the reliability, the effectiveness, the efficiency, and I hope we can achieve that.

With respect to the increase of 15% in the tolls, I think that is somewhat inaccurate. We are suggesting there should be an increase in revenues of 15%. There is a combination of things, through efficiencies, cutbacks and reductions in certain areas of the operation that may not be necessary, and a combination of fares—a certain amount of flexibility in the application of those fares. But here again, it is a proposal that has been put forth. We have met with and/or are meeting with our provincial counterparts and all concerned and I do not think the members who are directly affected are as outraged as the hon. member.

And in so far as his final comment on VIA Rail, I want to remind him and other members of this committee, notwithstanding that we believe there is a clear opportunity to reduce the operating costs of rail passenger service in this country, we are still going to be providing some \$600 million of taxpayers' money toward the furtherance of rail passenger service, including well in excess of \$200 million for capital.

Now, we have a little more respect for taxpayers' dollars than perhaps the former administration. So we are going to proceed with utmost care and caution and respect for the

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Baker, votre expérience fait que vos questions sont toujours stimulantes et pénétrantes. Vous avez dit vouloir poser deux toutes petites questions. Vous en avez posé une et il vous reste à peu près une minute et demie pour l'autre.

**M. Baker:** Mon autre question est la suivante: Monsieur le ministre, à quelle logique répond la réduction des services maritimes côtiers de Terre-Neuve. Que le ministre des Finances l'ait inclu dans sa déclaration financière et qu'il ait indiqué une telle augmentation des tarifs et qu'il rende les services de Terre-Neuve prohibitifs, me dépasse. Pourquoi avoir choisi cette descente en particulier?

**M. Mazankowski:** Premièrement, suggérer, comme le député vient de le suggérer avec éloquence, que des réductions massives vont être apportées ne reflète pas la vérité. Nous proposons une certaine rationalisation des services, y compris l'achat de nouveaux navires. Vous devez admettre que l'achat de nouveaux navires est nécessaire, et c'est un élément inhérent non seulement à la solution de cette question particulière mais à la solution de l'ensemble des besoins de ces services. Cette solution sera mise en place sur une période de trois ans en consultation avec les provinces, les usagers et tous les intéressés. Si vous voulez nous suggérer d'abandonner l'idée d'acheter de nouveaux bâtiments, j'aimerais que vous nous le disiez.

**M. Baker:** Non, c'est la politique libérale.

**M. Mazankowski:** J'aimerais qu'il le dise clairement, mais nous n'avons pas l'intention d'éliminer les services, comme il le prétend. L'intention à long terme est d'améliorer les services au niveau de la fiabilité et de l'efficacité, et j'espère que nous y parviendrons.

Quant à l'augmentation éventuelle de 15 p. 100 des tarifs, je crois que ce n'est pas tout à fait juste. Nous proposons simplement qu'il y ait une augmentation des recettes de 15 p. 100. Nous espérons y arriver de différentes façons, à savoir une efficacité accrue, une réduction de certaines opérations inutiles et une certaine souplesse au niveau de l'application des tarifs. Mais encore une fois, c'est une simple proposition. Nous nous sommes réunis, et allons nous réunir de nouveau, avec nos homologues provinciaux et tous les intéressés et je ne pense pas que les députés qui seront directement touchés soient aussi outrés que l'honorable député.

En ce qui concerne sa dernière remarque au sujet de VIA Rail, je tiens à lui rappeler, ainsi qu'aux autres membres du Comité, que même que si nous pensons qu'il est tout à fait possible de réduire les frais d'exploitation du service ferroviaire passager au Canada, nous allons tout de même prévoir quelque 600 millions de crédits publics pour améliorer le service ferroviaire passager, y compris plus de 200 millions de dollars pour des dépenses d'immobilisations.

Par contre, il est vrai que nous respectons davantage la valeur des deniers publics que l'administration précédente. Nous allons donc procéder avec très grand soin et avec le plus

[Text]

taxpayers' dollar. I think if we follow that guideline we will not only end up with better service but it will be service that can be retained over the years.

**Mr. Baker:** Cut him off, fine.

**The Chairman:** Yes. That is fine because you are over now. But I must say you would be entitled to a short rebuttal in view of the interesting provocation potentially in that, but you are very considerate. I do caution that if there are those answers that have a little hooker at the end, I am going to allow members to have a short rebuttal to the hooker.

Okay, gentlemen and members of the committee, that completes the second round. The time is now 5.27 p.m. I do not know what is the wish of the committee, but we are now into the third round where each member will have five minutes. I would like as a precedent, without trying to cut off debate, to say that if we really can have short, zippy questions and short, zippier answers we will be able to exhaust everybody before 6 p.m. so that we do not have to tax everybody by sitting tonight. Quite frankly, gentlemen, from what I understand from the Minister and talking to the Parliamentary Secretary, this committee is going to be very busy and have a lot of sittings, especially after Christmas. So I do not think we want to overabuse it now, but that is just a thought from the Chair. We are now going to the third round at five minutes apiece.

Mr. Ouellet, Mr. Benjamin or his nominee . . . could be Mr. Angus—and if there is a member from the government side who wants to speak, then we can start to switch back and forth very quickly.

**Mr. Benjamin:** I would ask you to put me down for another round. I do not care what the number of the round is.

**The Chairman:** Well, you can have it. Mr. Ouellet.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, juste quelques remarques très brèves. Je pense que le ministre nous a donné la démonstration éloquent du dilemme dans lequel il se trouve quand il tente de faire plaisir à son collègue, le ministre des Finances, en coupant le budget de son ministère et, en même temps, de donner suite à toute une série de promesses électorales qu'il a lui-même faites à l'époque où il était critique officiel de l'Opposition ou que certains de ses amis qui sont députés maintenant ont faites au cours de la campagne électorale.

J'aimerais que le ministre, indépendamment de la question d'une saine gestion des affaires, nous exprime son engagement formel à assurer des services adéquats de transport à toutes les régions du pays. Il est certain que la vocation de ce ministère est de protéger les intérêts des citoyens canadiens qui habitent dans les coins les plus reculés de ce pays.

[Translation]

grand respect pour l'argent des contribuables. J'estime que si nous adoptons une telle ligne de conduite, nous finirons par avoir non seulement de meilleurs services, mais des services que nous pourrions conserver pendant de longues années.

**M. Baker:** Coupez-lui la parole.

**Le président:** Oui. C'est très bien, puisque vous avez fini votre intervention. Mais normalement vous auriez droit à une courte réfutation étant donné les propos provocateurs de sa déclaration. Mais vous êtes très gentil. Je tiens à vous signaler que lorsqu'une réponse contient de genre de provocation, j'ai l'intention de permettre aux députés de donner une courte réfutation.

Messieurs, cela termine le deuxième tour. Il est maintenant 17h27. Je ne sais pas quelle est la volonté du Comité, mais nous sommes maintenant au troisième tour, et chaque député aura cinq minutes pour poser des questions. Sans vouloir clore le débat, je pense qu'il conviendrait que les questions et les réponses soient aussi courtes que possible pour que tout le monde puisse avoir son tour avant 18 heures et que nous n'ayons pas à faire revenir tout le monde ce soir. Très franchement, messieurs, je crois comprendre, ayant parlé au ministre et à son secrétaire parlementaire, que ce Comité va être très occupé après Noël et devra siéger très souvent. Donc j'estime qu'il ne faudrait pas trop abuser maintenant—mais c'est simplement l'avis du président. Nous allons maintenant commencer le troisième tour et vous aurez cinq minutes chacun.

La parole sera maintenant à M. Ouellet, puis à M. Benjamin ou à celui qu'il nommera—peut-être M. Angus—et à un député du côté du gouvernement qui voudrait intervenir. Ensuite nous pourrions passer d'un côté à l'autre très rapidement.

**M. Benjamin:** Je voudrais que vous inscriviez mon nom pour un autre tour—peu importe lequel.

**Le président:** Très bien. Monsieur Ouellet, vous avez la parole.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I just have a few very brief remarks to make. I believe the minister gave us an eloquent demonstration of the dilemma he is facing as he tries to please his colleague, the Minister of Finance, by cutting his departmental budget and, at the same time, keep a series of election promises that he himself made when he was official opposition critic or that some of his friends who are now members of Parliament made during the election campaign.

Regardless of the matter of healthy management of government affairs, I would like the minister officially to commit himself to ensuring adequate transportation services to all regions of the country. Indeed, the vocation of this department is to protect the interests of Canadian citizens who live in remote areas of the country.

[Texte]

• 1730

Je trouve que, comme symbolique, ce gouvernement a très mal débuté en coupant des services dans les régions les plus négligées et les plus éloignées de ce pays. Je pense que c'est un très mauvais précédent.

Il est certain que le ministère doit essayer de sauver des fonds là où il le peut, mais que ce soit pour le service ferroviaire, pour le service de passagers, pour les bateaux ou pour les aménagements d'aéroports dans les coins les plus éloignés du pays, voilà des dépenses que l'on ne peut pas éviter, qui vont certainement toujours coûter énormément au trésor public et qui sont inhérentes à la vocation même du ministère des Transports.

Je crois qu'il n'est pas possible de donner le service seulement là où c'est payant de le faire. Le ministre n'a pas semblé nous exprimer jusqu'à maintenant sa reconnaissance profonde de cette réalité canadienne qui fait que les services ferroviaires, les services par bateau, vont toujours coûter excessivement cher à cause de la géographie de ce pays.

**Mr. Mazankowski:** I am glad to hear the member speak so eloquently, because I have been around here for 16 years and I have never heard the member recognize the extremities of the country and the isolated areas and pay so much attention to them. I am pleased about that, because as I said, we did not hear such eloquence in my prior 16 years.

About promises, yes, election commitments were made and we intend to keep them. I might remind you, Mr. Chairman, that some of us are still waiting for cheap gas, lower interest rates, lower unemployment, and lower government expenditures. Those were the four pillars of the election platform of the Liberal Party in 1980.

I will not get more political than that.

**An hon. member:** That is political enough. Unless we want to get into a discussion of jobs, jobs, jobs, we had better get back to...

**An hon. member:** How about low interest rates too?

**Mr. Mazankowski:** Interest rates have come down rather significantly, with respect, and...

**Mr. Ouellet:** No guarantee.

**Mr. Mazankowski:** —and I think that is a pretty good record of performance.

**An hon. member:** So has inflation.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I appreciate the members' comments. I take them in good faith and with the sincerity and eloquence with which he presented them. But I think I have to say that in terms of the exercise that was undertaken by all Ministers, and by the government as a whole, I do not think we can stand accused of distributing the

[Traduction]

I find it somewhat symbolic that this government got off to a very bad start by cutting services in the most neglected and remote areas of the country. I see this as a very bad precedent.

Certainly, the department must try and save money where it can, but as far as railway, passenger and boat services or airport improvement in the most remote areas of the country are concerned, expenditures such as these cannot be avoided and will always be a tremendous strain on the public purse—and yet they are inherent to the very vocation of the Department of Transport.

I do not believe it is possible to provide services only where it is provitable to do so. So far the Minister does not seem to have expressed his profound recognition of the Canadian reality which is the reason why railway services and boat services will always be extremely costly because of this country's geography.

**M. Mazankowski:** Je suis ravi de remarquer tant d'éloquence de la part du député, car je suis là depuis 16 ans, et je n'ai jamais eu l'occasion ni de l'entendre mentionner les coins reculés et isolés du pays, ni de le voir y prêter autant d'attention. J'en suis ravi, comme je vous l'ai dit, puisque nous n'avons jamais témoigné d'autant d'éloquence dans les 16 ans depuis que je suis député.

Au sujet des promesses qui ont été faites, vous avez raison de dire que nous nous sommes engagés à faire certaines choses pendant la campagne et nous avons toujours l'intention de les faire. Je tiens à vous rappeler, monsieur le président, que certains d'entre nous attendent toujours l'arrivée du carburant à bon marché, des taux d'intérêt moins élevés, un taux de chômage inférieur et des dépenses gouvernementales moins élevées. Ce sont les quatre éléments de la plate-forme électorale du parti libéral en 1980.

Je m'en tiendrai là, pour ce qui est de la teneur politique de mes remarques.

**Une voix:** C'est déjà bien suffisant. A moins que vous ne vouliez discuter de tous ces milliers d'emplois que vous deviez créer du jour au lendemain, je crois qu'il conviendrait de revenir...

**Une voix:** Et les taux d'intérêt moins élevés?

**M. Mazankowski:** En fait, je vous ferai remarquer que les taux d'intérêt ont baissé de façon importante, et...

**M. Ouellet:** Il n'y a pas de garantie.

**M. Mazankowski:** ... et j'estime que c'est un bon jalon si vous voulez juger de notre performance.

**Une voix:** Il en est de même pour le taux d'inflation.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'apprécie les remarques du député. Je les accepte de bonne foi avec l'esprit de la sincérité dans lequel il les a faites. Mais pour ce qui est du projet entrepris par tous les ministres et par l'ensemble du gouvernement, je ne crois pas qu'on puisse nous accuser de faire souffrir un secteur en particulier au dépens de l'autre. Au

[Text]

pain unfairly. I think every area of government has been affected to some extent. Transportation and the Department of Transport have as well. We have tried to propose the kinds of efficiencies and reductions of service and rationalizations of service, and a combination of things, in such a way that we could do our share in contributing to the cause in a fair and equitable manner. I can assure the member if there are clear cases where the application of such a policy is going to be unfair and is going to hurt, I think with good reason and compassion we will have to address those things.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I would like to continue the discussion of Holiday Rent-a-Car. Like the member from Regina West, I have a franchise holder in my community. I would like to start by asking the Minister to explain what appears at least to some of us to be a change in view on his own part between the days of opposition and the days of being in the government. In a letter dated June 27 this year to Mr. D.R. Beaudry, President, Holiday Rent-a-Car, Regina, he says:

I am also pleased to learn that it appears that the Department of Transport will allow Holiday to bid for the concession.

• 1735

Could the Minister explain what he meant then, and whether or not in fact there has been a change of view in his own mind, perhaps because of some influence that his staff may have had on him.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, at that time I was not privy to all the consequences. I was not aware of what the outstanding arrears were and what had gone on before. My position has not changed. As I said, I have tried to point out that we have tried to accommodate; we have bent the rules, but we cannot break the rules.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I have before me a statement which indicates the groups who are in arrears that have had some affiliation at one time with Holiday Rent-a-Car.

**The Chairman:** Could you describe the statement. Is it your statement, the Minister's statement or some statement of somebody else?

**Mr. Angus:** Okay. It is a statement of somebody else, and that was just a quick background reference. What it suggests, Mr. Chairman, is that of all those firms that are in arrears, or licence holders or franchise holders, only one is in the actual name of Holiday Rent-a-Car; others are in the names of other companies. I do not think it would be appropriate for me to raise them here, although I will share them with the Minister. I would suggest that other than the one Holiday Rent-a-Car firm in that name, that licence holder, the rest did not have that name. I wonder how the Minister can then say to the Winnipeg Airport, the Toronto Airport, Dorval, Calgary,

[Translation]

contraire, il me semble que tous les secteurs du gouvernement ont été touchés jusqu'à un certain point, y compris le secteur du transport et le ministère des Transports. Nous avons essayé de proposer différentes mesures visant à accroître l'efficacité des opérations, à réduire certains types de services et à en rationaliser d'autres afin que nous puissions faire notre part tout en étant aussi justes et équitables que possible envers tout le monde. Je peux assurer à l'honorable député que si nous nous rendons compte qu'une telle politique va être injuste ou va faire souffrir, nous nous efforcerons de trouver une solution en faisant appel à notre raison et à notre compassion.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

**M. Angus:** Monsieur le président, je voudrais poursuivre notre discussion de la question de *Holiday Rent-a-Car*. Comme le député de Régina Ouest, j'ai un détenteur de franchise dans ma collectivité. Je voudrais commencer par demander au ministre d'expliquer ce qui nous apparaît comme un changement d'attitude depuis l'époque où il faisait partie de l'opposition. Dans une lettre datée du 27 juin de cette année et adressée à M. D.R. Beaudry, président de la compagnie *Holiday Rent-a-Car* à Régina, il dit ce qui suit:

Je suis également heureux d'apprendre que le ministère des Transports permettra à *Holiday* de faire une offre pour obtenir la franchise.

Le Ministre peut-il nous expliquer ce qu'il entendait alors, et s'il a changé d'idée depuis, peut-être à cause de l'influence qu'auraient pu exercer certains des membres de son personnel.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, à l'époque, je n'étais pas au courant de toutes les conséquences. Ainsi, j'ignorais quels étaient les arriérés de paiement et ce qui s'était passé auparavant. Cela dit, ma position n'a pas changé. Je le répète, nous nous sommes efforcés d'être conciliants; nous avons assoupli les règlements mais nous ne pouvons pas les transgresser.

**M. Angus:** Monsieur le président, j'ai en main une déclaration établissant que les groupes ayant des arriérés de paiement ont déjà été affiliés à l'entreprise de location *Holiday Rent-a-Car*.

**Le président:** Pouvez-vous nous indiquer s'il s'agit de votre déclaration, de celle du Ministre ou d'un document de quelqu'un d'autre?

**M. Angus:** C'est bien. Il s'agit d'un document de quelqu'un d'autre, dont je ne me suis servi d'ailleurs que pour me renseigner. Quoi qu'il en soit, monsieur le président, il établit que sur toutes les entreprises ayant des problèmes d'arriérés, qu'il s'agisse de titulaires de licences ou de franchises, seule une porte le nom de *Holiday Rent-a-car*; les autres ont d'autres raisons sociales. Il ne serait peut-être pas approprié de les nommer ici, même si je communiquerai leur nom au Ministre. Enfin, je suis d'avis qu'à part la société portant le nom de *Holiday Rent-a-car*, à part ce titulaire de licence, les autres n'avaient pas cette raison sociale. Je me demande donc comment le ministre peut ensuite dire à *Holiday* qu'elle n'a

[Texte]

Vancouver et un nombre de places que Holiday ne peut pas obtenir dans ces endroits.

**Mr. Mazankowski:** I am not sure what document the member is referring to, but I suspect that in what he is referring to in terms of the description of the franchisee it is probably given and understood that they were operating under the "Holiday" trade name; at least they were using the "Holiday" symbol or the trade mark as their brand of business.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, given that, based on the regulation that says that you cannot use the same trade mark if you are to bid or you cannot be the same person and, given that no one within the Holiday Rent-a-Car franchise system is personally in arrears, all they would have to do is to change their company name and they would, therefore, be eligible. Yet, that is suggesting that they use the back door as opposed to being up front and trying to work out a fair arrangement with the Government of Canada to allow them to compete openly, to get space at airports in this country.

**Mr. Mazankowski:** The option the member is proposing is to allow them to tender notwithstanding that the arrears are registered against the Holiday trade name.

**The Chairman:** You have about half a minute left, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Okay, I am going to pass. Thank you.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to come back again to this Holiday Rent-a-Car situation and I reserve the right to talk at a later time about the Newfoundland Railway and other matters that are preoccupying me.

Mr. Chairman, the Minister knows that if Holiday Rent-a-Car or Holiday were simply to change its name, according to his own regulations, Holly-Howe Rent-a-Car, they would then be free to bid at all airports, even if the ownership of the company stayed exactly the same. He knows that. Would he agree that that is correct?

**Mr. Mazankowski:** I assume that is correct.

**Mr. Tobin:** That is correct. Then, recognizing that by simply changing their name from Holiday to Holly-Howe, even though the ownership is identical, they would be free to bid at every airport, does he then not see the ridiculous situation, the Catch 22 situation these regulations have created by which, because of the "Holiday" name, which was held at one point by somebody who no longer is a franchise holder, the current franchise holders are being penalized. It does not make sense. You are asking Holiday to throw away, a Canadian company... In the rent-a-car business the recognition factor is as important as, or more important than, it is for politicians in the constituencies or the clientele they are trying to reach. What we are saying is that if they simply change their name

[Traduction]

pas le droit d'offrir ses services aux aéroports de Winnipeg, Toronto, Dorval, Calgary, Vancouver et quelques autres endroits.

**M. Mazankowski:** J'ignore à quel document le député se reporte, mais je soupçonne qu'il signifie que les sociétés ayant une franchise avaient tout de même la raison sociale *Holiday*, tout au moins, elles se servaient du symbole *Holiday* ou de cette marque pour exercer leurs activités commerciales.

**M. Angus:** Monsieur le président, étant donné que le règlement stipule qu'on ne peut se servir de la même marque de commerce si on veut offrir ses services, ni être la même personne, et étant donné que personne au sein des franchises de *Holiday Rent-a-car* n'a d'arriérés, tout ce que les titulaires ont à faire, c'est de changer la raison sociale de leur entreprise afin de nouveau devenir admissibles. Or, on se trouve à les encourager ainsi à se servir de moyens plutôt détournés plutôt que de traiter directement avec le gouvernement du Canada afin d'en arriver à un arrangement acceptable, qui leur permette de faire concurrence ouvertement pour obtenir des places aux aéroports de notre pays.

**M. Mazankowski:** Le député propose donc qu'on permette à ces entreprises de faire une offre bien que les arriérés soient inscrits au nom de la compagnie *Holiday*.

**Le président:** Il vous reste environ 30 secondes, monsieur Angus.

**M. Angus:** C'est bien, je vais céder ma place. Je vous remercie.

**Le président:** Merci. Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aimerais moi aussi revenir à cette question de la société *Holiday Rent-a-Car* en me réservant le droit de parler plus tard du chemin de fer de Terre-Neuve et d'autres questions qui me préoccupent.

Monsieur le président, le Ministre n'ignore pas que si *Holiday Rent-a-Car* ou *Holiday* décidait tout simplement de changer de nom, en vertu des règlements du Ministère, ces deux entreprises auraient alors les mains libres pour répondre aux appels d'offres dans tous les aéroports, même sans aucun changement dans leur propriété. Il est certainement au courant de cela. J'aimerais qu'il me dise si c'est exact.

**M. Mazankowski:** Je crois que c'est exact.

**M. Tobin:** C'est exact. Dans un tel cas, si on reconnaît que le simple fait de substituer la raison sociale *Holly-Howe* à *Holiday* permettrait à l'entreprise d'offrir ses services dans tous les aéroports, même si les propriétaires demeurent tout à fait les mêmes, le ridicule de la situation ne saute-t-il pas aux yeux du Ministre? J'entends par là que les règlements ont créé une situation inextricable où, à cause de la raison sociale «*Holiday*», détenue un moment par quelqu'un qui n'est plus titulaire d'une franchise, les détenteurs actuels en sont pénalisés. Cela n'a pas de sens. Vous demandez à *Holiday* à renoncer à une raison sociale canadienne... Dans le domaine de la location de voitures, le nom compte beaucoup, tout autant que le sigle du parti pour les politiciens auprès de leurs

[Text]

they are in business again. Minister, it does not make any sense.

• 1740

I want to add, before you comment, Minister, that somehow the impression, I think, has been left here, perhaps by all of us, today that the only people in the business complaining about the current situation are Holiday. That is not true. The regulations we are talking about were brought in by you in 1979 when you were Minister. They require, in addition to the factors we have discussed, a deposit of 50% in the fifth year of operation for these companies, thereby eliminating smaller and independent Canadian operators from having any possibility whatsoever, because of the cash requirement, of participating. It creates a monopoly for the very large, very well financed international companies, and discourages anybody else—it does not discourage, it prevents absolutely—from bidding. Again we ask the Minister, and I join Mr. de Jong and his colleague in saying this, would he give us some assurance today that he will consider seriously, until we can debate this matter further, delaying the tender date? December 7 is only a week. We know that in Dorval it has been delayed unilaterally by his department for two years. We know as well that in Dorval, because it is an international airport, there are six booths—in all others there are four—and that there were two empty booths that are going to stay empty for the next two years.

What we are seeing here Minister, with all due respect—I realize that you assumed the role only recently and I do not know how much time you have had to review all these matters—is the appearance, let me say, of policy, if not the reality, not being just and fair and reasonable. Would the Minister give us some assurance today—I think as an expression of goodwill—that he will consider very seriously delaying that tender date? No damage is done, the precedent is there, you have done it for two years unilaterally in Montreal—why, I do not know. I would like the Minister's comment.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I want to say that I, too, want to be just and fair and reasonable . . .

**Mr. Tobin:** I am sure you do.

**Mr. Mazankowski:** —to all concerned, to all participants. In response to the earlier part of your question, they would have to incorporate under a new company.

**Mr. Tobin:** The same owners, though, could make a bid. That is my point.

**Mr. Mazankowski:** The point that has not been made is that supposing a franchisee for Tilden went into arrears, skipped out and left owing. That would jeopardize Tilden's ability to tender on a system-wide basis or on an individual basis. My understanding is that this has occurred in various locations. I do not want to single out Tilden, I am only using Tilden as an example. This occurred in various locations throughout the

[Translation]

électeurs. On dit ici que si ces entreprises changent de raison sociale, elles peuvent de nouveau offrir leurs services. Monsieur le ministre, cela n'a pas de sens.

Avant que vous ne répondiez, j'aimerais ajouter que la plupart des gens ici ont peut-être l'impression qu'il n'y a que Holiday qui se plaigne. Or ce n'est pas vrai. Les règlements dont il est question ici ont été adoptés sous votre ministère en 1979. En plus des éléments dont nous avons discutés, ces derniers exigent un dépôt de 50 p. 100 pour la cinquième année d'exploitation de ces entreprises, ce qui élimine par là même les petites entreprises indépendantes canadiennes car ces dernières ne peuvent fournir l'argent exigé. Cela crée donc une chasse gardée pour les très grandes entreprises internationales bien financées et décourage—que dis-je—empêche absolument toute autre entreprise de se mettre dans les rangs. Encore une fois, me rangeant à l'avis de M. de Jong et de son collègue, le ministre peut-il s'engager à retarder la date de lancement des appels d'offres en attendant une discussion ultérieure sur cette question? Il n'y a qu'une semaine d'ici le 7 décembre. À cet égard, nous savons qu'à Dorval, une telle mesure a été retardée unilatéralement par son Ministère pour deux ans. Or nous savons qu'à Dorval il y a six comptoirs étant donné qu'il s'agit d'un aéroport international, alors que dans tous les autres il y en a quatre, et que deux de ces six places demeureront vides pour les deux prochaines années.

Monsieur le ministre, malgré le respect que je vous dois, et même si je n'ignore pas que vous avez assumé vos fonctions il y a peu de temps, ce qui ne vous a peut-être pas permis de réexaminer encore toutes ces questions, il semble que l'on se dirige vers des politiques qui ont l'apparence d'être ni justes, ni équitables ni raisonnables, si ce n'est pas encore vrai en réalité. J'aimerais donc savoir si vous êtes disposé à donner la preuve de votre bonne volonté en retardant la date de publication des appels d'offres. Cela ne causerait aucun tort, il y a déjà un précédent car vous avez décidé de le faire pour deux ans à Montréal, et ce unilatéralement, même si je ne comprends pas pourquoi. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'aimerais préciser que, moi aussi, je tiens à être juste équitable et raisonnable . . .

**M. Tobin:** J'en suis certain.

**M. Mazankowski:** . . . et ce à l'endroit de tous ceux qui sont concernés par ce dossier, de tous les participants. En réponse à la première partie de votre question, il faudra que les intéressés se reconstituent en une autre société à nom collectif.

**M. Tobin:** Toutefois, les mêmes propriétaires pourraient présenter une offre. C'est à cela que je voulais en venir.

**M. Mazankowski:** Ce qui n'a pas été précisé, c'est qu'en supposant qu'un titulaire de franchise de Tilden soit lui aussi en retard de paiement, cela compromettrait la possibilité de son entreprise de faire une offre, que ce soit à travers tout le réseau ou en un seul de ces points. Or je crois savoir que cela s'est produit dans divers endroits. Je ne vise pas particulièrement Tilden ici, je ne fais que m'en servir à titre d'exemple.

## [Texte]

country, where individual franchisees, operating under a national trade name, found themselves in arrears and/or went bankrupt and were not able to carry on. The amount owing was debited against their accounts. Before any of these companies could offer to re-tender, those arrears had to be cleared.

In the case of Mr. Tilden, the Tilden company per se really lost money by picking up the tab for an individual franchisee who was not able to make it and really that rule has been applied pretty clearly across the board. In the case of Holiday, all we are simply saying is that the same spirit, the same principle of the rules should apply.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to respond by saying to the Minister that the Minister knows full well that the economic position, the size of the company—and we are talking Tilden and Holiday—is dramatically different. He knows that. He knows that full well. He knows when we are talking about Avis and others we are talking about international companies.

• 1745

The Minister's position is the equivalent of a new member on the government side arriving here, in a seat previously held by a member of another party, discovering that his Parliamentary Restaurant bill had not been paid for a year and being told by the Speaker that before he could assume his seat in the House of Commons he had to clear up the Parliamentary Restaurant bill of the member who previously held the seat.

**The Chairman:** That is not a good analogy. We are here on the estimates . . .

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, you are doing a wonderful job. The chairman is neutral. I make the analogy . . .

**The Chairman:** No, the chairman is not neutral on that. I said it was not a good analogy. I am not neutral at all on that. Let us keep on the issue.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, that is a good analogy and, as much as I respect your opinion, if you were paying closer attention to my line of debate I know that with your great intelligence you would understand the connection.

**The Chairman:** That is the reason I . . .

**Mr. Tobin:** I say again to the Minister: Could he give us some assurance today, some indication today, if only to ensure the appearance . . . I will not even argue the reality at this point—of justice and fairness, and preventing the total collapse of a 100% Canadian company . . . would he give us some assurance that he would delay the tender date, as has been done at Dorval—and I have not heard an explanation yet although I have raised it three times—to give this matter some more time to be debated, to give him some more time to discuss the matter with Holiday and with other independent operators, smaller operators?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think you made a very valid observation: the hon. member was really comparing

## [Traduction]

Cela s'est produit dans divers endroits à travers le pays, que des détenteurs de franchises utilisant une raison sociale nationale aient eu des arriérés de paiement ou aient fait faillite, et que le groupe n'ait donc pu poursuivre activités. Les sommes ont été portées au débit du groupe. Cela signifie qu'avant que chacune de ces entreprises ne puisse soumissionner de nouveau, il fallait que la dette soit remboursée.

Dans le cas de l'entreprise Tilden, cette dernière a perdu beaucoup d'argent en prenant à son propre compte les dettes d'un titulaire de franchise qui n'avait pas été capable de s'en sortir, et l'on peut dire que le règlement s'est appliqué de façon généralisée. Dans le cas de la Holiday, tout ce que nous disons, c'est que le même principe devrait intervenir et les mêmes règlements s'appliquer.

**M. Tobin:** Monsieur le président, en guise de réponse, j'aimerais rappeler au ministre qu'il n'ignore certainement pas quelle est la position financière et la taille de l'entreprise Holiday, qui ne se compare en rien à celles de Tilden. Il ne l'ignore certainement pas. Il n'ignore pas non plus que lorsqu'il est question des sociétés Avis et d'autres, nous parlons là d'entreprises internationales.

La position du ministre revient à peu près à dire qu'un nouveau député du parti au pouvoir, qui succède un député d'un autre parti, et qui découvre que la note du Restaurant parlementaire de son prédécesseur n'a pas été payée depuis un an, se ferait dire par le président de la Chambre qu'avant de pouvoir occuper son siège à la Chambre des communes, il devra payer la note.

**Le président:** Cette analogie est tout à fait boiteuse. Nous sommes saisis ici des prévisions budgétaires . . .

**M. Tobin:** Monsieur le président, quel beau travail. Le président est neutre. Si j'établis cette comparaison . . .

**Le président:** Non, le président n'est pas neutre à cet égard. J'ai dit que cette analogie était tout à fait boiteuse. Je ne suis pas du tout neutre à cet égard. Ne nous éloignons pas du sujet.

**M. Tobin:** Monsieur le président, l'analogie est juste, et malgré le respect que je vous dois, si vous accordiez plus d'attention aux idées que je développe, je suis sûr qu'étant donné votre grande intelligence, vous saisissez le lien.

**Le président:** C'est la raison pour laquelle je . . .

**M. Tobin:** J'aimerais redemander au ministre s'il peut nous assurer, tout au moins nous donner une indication quelconque, qu'il s'efforcera d'être juste et équitable et d'empêcher l'effondrement total d'une entreprise à 100 p. 100 canadienne . . . peut-il aussi nous assurer qu'il retardera la date de l'adjudication comme cela a été fait à Dorval, même si je n'ai pas encore entendu d'explications là-dessus malgré les trois demandes que j'ai faites à cet égard. Peut-il retarder cette échéance afin qu'il puisse discuter plus longuement avec la société Holiday ainsi que d'autres petites entreprises indépendantes?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, votre remarque m'a paru très juste: le député compare effectivement des

## [Text]

apples and oranges. What he is conveniently overlooking is that a set of rules were applied, rules that are still in existence. I suggest that he just reflect on that for a little while because the rules were clearly spelled out.

When the present franchisees or owners acquired the Holiday franchise they certainly must have been cognizant of that. If they were not, they should have been. I do not know how or why Transport Canada should be held responsible for a bad business deal which was obviously not exercised with due prudence. I really mean that.

To forgo the arrears after having a clear statement of what the arrears policy is would be unfair to those who have upheld their obligations under the contract.

On the issue at Dorval, my understanding is that with the construction there is hardly enough business for the existing counters and it was the recommendation that it be put off up to a maximum of two years. If things return to normal, that could be opened up.

Finally, I said to the committee members earlier that, yes, I am giving this matter serious consideration. I have for the last two months. The member obviously was not listening when he said that I have given . . . or we have provided an option to Holiday with four different alternatives. That deviates somewhat from the letter and spirit of the regulations that have been established, but we think we can live with them.

With respect, to go further than that would be to undermine totally the integrity of this document and the integrity of the tendering process.

**The Chairman:** We are six minutes over on that exchange, which was interesting but was starting to replough ground that had been ploughed.

Mr. Jourdenais, Mr. Benjamin and Mr. Baker, as I have them at the moment.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais, si c'est possible, poser deux questions. Je vais commencer par une première.

Lorsque quelqu'un a une compagnie qui fait le remorquage sur les autoroutes ou les ponts fédéraux, doit-il demander ce qu'on appelle en bon langage anglais un *bid*? Est-ce le gouvernement qui le paie ou bien si c'est lui qui paie le gouvernement? Le propriétaire des camions de remorquage va-t-il payer le gouvernement pour avoir le contrat ou si c'est le contraire?

**Mr. Mazankowski:** I am not . . .

**Mr. Jourdenais:** I will try to explain to you in English.

## [Translation]

pommes et des oranges. Ce qu'il néglige à son avantage, c'est que des règlements étaient en vigueur et le sont toujours. Je lui propose donc de réfléchir à cela à quelque temps car les règlements étaient très clairs.

Lorsque les exploitants actuels acquièrent la franchise de la société Holiday, ils devaient certainement être au courant de cela. S'ils ne l'étaient pas, alors ils auraient dû l'être. J'ignore comment ou pourquoi Transport Canada devrait être tenu responsable d'une mauvaise décision commerciale, qui fut conclue avec un manque manifeste de prudence, et je pèse vraiment mes mots ici.

De renoncer à recouvrer les arriérés après avoir fait connaître clairement la politique à cet égard serait injuste à l'endroit de ceux qui ont respecté leurs obligations contractuelles.

Pour ce qui est de la question de Dorval, je crois savoir qu'étant donné la construction en cours, la demande est à peine suffisante pour justifier l'ouverture des comptoirs actuels, et il a donc été recommandé que l'on remette l'ouverture des autres pour un maximum de deux ans. Si la situation revient à la normale, il se peut cependant que l'on revienne sur la décision prise.

Enfin, j'ai déjà dit aux membres du Comité que j'accordais effectivement beaucoup d'attention à cette question. Cela fait d'ailleurs deux mois que je le fais. Mon interlocuteur n'écou- tait donc pas, lorsque j'ai dit que nous avions proposé à la société Holiday le choix entre quatre solutions. Cela s'écarte quelque peu de la lettre et de l'esprit des règlements établis, mais nous croyons pouvoir accepter de tels accommodements.

Cela dit, aller outre saperait tout à fait l'intégrité du document ainsi que celle du processus d'appel d'offres.

**Le président:** Nous avons déjà dépassé de six minutes le temps de parole qui devait être consacré à cet échange, et même si cela était intéressant, nous commençons à nous répéter.

M. Jourdenais, M. Benjamin et M. Baker.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman.

If I may, Mr. Chairman, I would like to ask two questions. Here is the first one.

When someone owns a towing company servicing highways or federal bridges, must he ask for a bid? Is it the government that pays, or is it him that pays the government? Will the owner of tow trucks pay the government to have the contract, or is it the opposite?

**M. Mazankowski:** Je ne suis pas . . .

**M. Jourdenais:** Je vais m'efforcer de vous expliquer cela en anglais.

**M. Mazankowski:** De quel pont s'agit-il?

**Mr. Mazankowski:** What bridge are you talking about?

[Texte]

**Mr. Jourdenais:** Any one, a federal auto route, where you have towing trucks.

**The Chairman:** You are asking a legal opinion, but if you want to try and give an answer . . .

**Mr. Jourdenais:** No, not a legal one. I want to know if there is a tender such as restaurants or stores at the airport. Anybody who wants a business at the airport, as you are talking about now—what is it, Holiday-Rent-A-Car?—has to put a tender; to pay the government in order to get it. Right?

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**Mr. Jourdenais:** The highest bidder gets it. What about towing jobs on the auto route, on my beautiful bridge?

**Mr. Ouellet:** It is the towing companies that go and pick up cars.

**Mr. Mazankowski:** I see. I would presume that they would be tendered. I am not sure. I will certainly look into it.

**Mr. Jourdenais:** Tendered in any way, which way? Does he pay to get the tender or do we pay him?

**Mr. Ouellet:** The police. The towing authorities call the nearest garage.

**M. Jourdenais:** Monsieur le député de Papineau, je suis obligé de vous reprendre. C'est une promesse électorale, vous l'avez dit tout à l'heure. Croyez-moi, je vais continuer et je vais respecter mes engagements. Actuellement, sur le pont Champlain, ce sont toujours les camions de remorquage du même propriétaire qui vont chercher les véhicules. Ce n'est pas la police qui décide d'appeler M. Joe Untel ou bien Paul Lafontaine; c'est toujours le même. Il est censé avoir fait une soumission, et on lui a donné le contrat. Il a un contrat de trois ans, mais qui est négociable tous les ans.

Je veux savoir si, d'après le contrat, c'est lui qui paie le gouvernement ou nous qui le payons.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, we will have to take that question as notice.

**Mr. Jourdenais:** Then I have time for my second question. You have been debating about Holiday-Rent-A-Car. The hon. members mean that this company has franchises? Right? Do they mean that the company itself will not be responsible for the rent or whatever it has tendered for and is this what they mean?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I do not want to put an interpretation on the comments that they are making because it would be unfair.

**Mr. Jourdenais:** All right. I will give you my interpretation. I know for a fact that there is a company that specializes in mufflers and I know for a fact that the company has just rented three buildings, signed a lease. They made it a must that there should be a clause that if the person does not pay

[Traduction]

**M. Jourdenais:** De n'importe lequel, ou d'une autoroute fédérale, desservie par des camions de remorquage.

**Le président:** Vous demandez un avis juridique, mais si vous voulez essayer d'obtenir une réponse . . .

**M. Jourdenais:** Non, il ne s'agit pas d'un avis juridique. Je veux savoir s'il y a un processus d'adjudication comme c'est le cas pour les restaurants ou les boutiques situés dans un aéroport. Quiconque veut ouvrir un commerce dans un aéroport comme c'est le cas de la société—est-ce bien *Holiday-Rent-A-Car*,—doit faire soumissionner; il doit donc payer le gouvernement pour obtenir cela. C'est exact?

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. Jourdenais:** C'est le plus offrant qui l'obtient. Qu'en est-il maintenant des services de remorquage sur les autoroutes, sur mon magnifique pont?

**M. Ouellet:** Il s'agit des entreprises de remorquage de voiture.

**M. Mazankowski:** Je vois. Je suppose qu'il y a des appels d'offre. Je n'en suis toutefois pas sûr, je vérifierai.

**M. Jourdenais:** Comment se fait l'adjudication? Est-ce l'adjudicataire qui paie, ou est-ce le gouvernement qui le rémunère?

**M. Ouellet:** C'est la police. Les autorités de remorquage appellent le garage le plus rapproché.

**Mr. Jourdenais:** I must tell the hon. member for Papineau that I must correct him. You said earlier that this was an election promise. Believe me, I shall continue to honour my commitments. At the moment, on Champlain Bridge, it is always the same tow trucks from the same company who go and pick up the vehicles. It is not the police who decides to call Mr. X or Mr. Lafontaine; it is always the same one. He is supposed to have made a bid, and have been given the contract. This contract runs for three years, but it is renegotiable every year.

I would therefore like to know if, according to this contract, it is him who pays the government, or we who pay him.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, nous devons prendre note de la question pour y répondre plus tard.

**M. Jourdenais:** Cela me donne donc le temps de poser une seconde question. On a discuté de la société *Holiday-Rent-A-Car*. Je crois qu'on s'entend pour dire que cette entreprise a des franchises? C'est cela? Est-ce que cela signifie que la société elle-même n'est pas responsable du loyer ou d'autres choses pour lesquelles elle a fait une offre, et est-ce cela que veulent dire les députés?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne voudrais pas interpréter les propos qu'ils tiennent car cela serait injuste.

**M. Jourdenais:** C'est bien. Je vais donc vous donner mon interprétation à moi. Je sais qu'il existe une entreprise se spécialisant dans les pots d'échappement, qui vient de louer trois immeubles et de signer un bail. Or, lors de cette transaction, on a exigé une disposition prévoyant que dans le cas d'un

[Text]

the rent, they are responsible. They made it a must. So I think it is good business. I think if this is the way the government does it, then we should keep it this way.

**The Chairman:** That is your opinion, comment, without a question. Mr. Benjamin, you are on deck, if you want, and you are on deck now. Your round, for five minutes.

Thank you for being short, Mr. Jourdenais.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I know the Minister will recall the Transport committee travelling across Canada on ground transportation to airports 12 years ago. We came up with the unanimous recommendation regarding taxi stands and we got a little bit into airport car rental agencies. But I would like to just put this to him as a suggestion, as an alternative policy similar to what we said about taxi companies. What would be wrong, as a matter of policy, with the government's having a common car rental counter operated by the Ministry of Transport; any and all car rental agencies may display their signs and whatnot? The traveller picks out the car rental company he wants to rent a car from; the Ministry of Transport charges each company a rate per square feet used, sign location, costs of the staff and everything else, and recovers the cost that way. If some jerk outfit comes along and cannot pay its lease fees or its share of the rent in proportion to the business it does, it is out. But it is a common car rental stand, just like a common taxi stand. I just throw that out to the Minister as a suggestion for an alternative policy.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if the hon. member is suggesting that the taxi concession is working well across the country he may want to reconsider that, notwithstanding our good efforts. It is still our problem.

Quite frankly, these kinds of problems are very difficult because they vary from community to community, city to city. Maybe we should consider a different approach but I am not so sure whether the hon. member's suggestion would work.

• 1755

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I wanted to ask the Minister, to get back to VIA Rail... He is more aware than I am that we have been continually throwing good money after bad because VIA Rail is stuck with old equipment and the cost of refurbishing it. We are into capital equipment here. I am also sure he is aware that if we were to replace the passenger locomotives and the transcontinental equipment, whether it is on the *Atlantic Limited*, or *The Canadian*, or whatever, that the savings in refurbishing costs, the savings in operation and maintenance costs would recover the cost of that new equipment in about three years. So I would like to ask him what priority he and his department and VIA Rail are placing on...? For example, the \$200 million he mentioned for

[Translation]

défaut de paiement du loyer, l'entreprise soit tenue responsable. Cela a été considéré comme indispensable, et nous paraît donc une bonne façon de procéder. Or si c'est ainsi que fonctionne le gouvernement, alors nous devrions maintenir cette façon de faire.

**Le président:** C'est votre avis, il ne constitue pas une question. Monsieur Benjamin, à vous la parole, si vous voulez. Vous avez cinq minutes.

Je vous remercie d'avoir été bref, monsieur Jourdenais.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le ministre se souviendra sans doute de voyages effectués par le Comité des transports pour tenir des audiences relatives au transport au sol desservant les aéroports, ce il y a 12 ans. Nous avions alors adopté à l'unanimité une recommandation ayant trait aux places de taxis, et avions quelque peu abordé la question des services de location de voitures dans les aéroports. J'aimerais donc tout simplement lui proposer une politique de rechange se rapprochant de ce que nous avions dit au sujet des entreprises de taxis. À cet égard, pourquoi le gouvernement ne pourrait-il tenir son propre comptoir de location de voitures, par l'entremise du ministère des Transports; toutes les agences de location pourraient y afficher leur marque de commerce etc.? Le voyageur n'aurait qu'à choisir l'entreprise de location qui l'intéresse pour obtenir une voiture; le ministère des Transports imposerait à chaque société un tarif donné en fonction du nombre de pieds carrés utilisés, de la situation de son affiche, des coûts en personnel, etc., et rentrerait dans ses frais de cette façon. Si une entreprise mal administrée n'était pas en mesure de payer son bail ou encore ses frais de location proportionnellement à son volume d'affaire, elle serait alors éjectée. Il s'agirait donc d'un comptoir de location commun, tout comme il y a des places de taxis communes. C'est tout simplement une proposition que je lance au ministre en guise de rechange.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si mon collègue veut dire par là que les concessions de taxi dans les aéroports fonctionnent bien dans notre pays, il ferait bien de réfléchir car on en est loin, malgré nos efforts, le problème n'est pas réglé.

Franchement, ce genre de problème est très difficile à résoudre parce qu'il varie d'une localité à l'autre, d'une ville à l'autre. Il est peut-être vrai que nous devrions envisager une méthode différente, mais je ne suis pas sûr que la proposition de mon collègue puisse fonctionner.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais maintenant revenir à VIA Rail, et demander au ministre... Ce dernier sait encore mieux que moi que nous avons englouti beaucoup d'argent dans VIA Rail, du fait que cette entreprise ne possède que du vieux matériel qu'il faut renouveler. Nous abordons là la question des biens d'équipement. Je suis également certain qu'il est fort conscient du fait que si nous remplaçons les locomotives et trains de passagers et le matériel roulant transcontinental, qu'il s'agisse de la ligne Atlantique ou du Canadien, les économies ainsi réalisées, sur le plan de l'exploitation et de l'entretien permettrait d'amortir le coût d'achat du nouveau matériel, ce en l'espace de trois ans environ. J'aimerais donc lui demander quelle priorité lui, son ministère et VIA

[Texte]

capital equipment this year, what is it going to be for? Are the orders placed, and what is it for? Is it for locomotives? Is it for transcontinental cars, or what? And will that be a continuing policy, to place the priority? As I understand it, what has been going on since 1976 is that money which was thought to be going into capital equipment each year we found went into refurbishing old equipment and leasing equipment from Amtrak, or whatever, and VIA Rail stayed in the same rut. The Minister will recall how frustrating it was for both of us. Every damned year we went through this. We were promised year after year after year about the purchase of this new equipment and it just has not happened.

Now, is VIA Rail being damned well instructed to get that stuff ordered? Here is the capital funds for it in order to reduce, you know, two or three years down the road the amount of money the government has to put in every year and we are still in the same rut as we were to begin with.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the more the hon. member talks the more he becomes an ally of what we are doing. I do not want to prejudge the good work that is going on, of the action force, and the co-operation that is going on between all parties to this issue, VIA, CN, CP, UTDC and Bombardier, but it would be my intention that we embark upon an ambitious program of equipment renewal, including locomotives and transcontinental equipment. That is the basic thrust I think that I have indicated to the rail action force and that is why we are putting on hold some of the maintenance centres and the acquisition of stations. And you are right in pointing this out: if you are going to acquire new equipment you have to get the orders in fairly soon. I would hope that as we go through the work that has been started we will be able to be making decisions and announcements as we go rather than wait for a six-month report. This is an action committee, basically an implementation committee, to do some of the things in which I think the hon. member shares our very valid pursuit.

**Mr. Benjamin:** What is happening with that \$200 million that is now in the works? What is it going for?

**The Chairman:** That really was the end of your time, Mr. Benjamin.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, for me to identify what the \$200 million is going to be spent on would be to prejudge the good work of the committee. I would hope the member would share my view that the people who are on this committee are pretty competent to make the kind of recommendations that I think he will approve of and hopefully I can approve of.

**The Chairman:** Mr. Baker.

[Traduction]

Rail accordent à cela? Par exemple, les 200 millions de dollars qu'il destine cette année aux biens d'équipement serviront à quoi? En outre, les commandes ont-elles déjà été placées et pour quels matériels? Pour l'achat de locomotives, de wagons transcontinentaux ou autre chose? En fait, cette priorité s'inscrit-elle dans une politique à long terme? À ma connaissance, depuis 1976, les sommes qu'on croyait voir aller dans l'achat de nouveau matériel chaque année ont été consacrées à la remise en état du vieux matériel et à la location du matériel de sociétés comme Amtrak, ce qui fait que VIA Rail est demeurée dans la même ornière. À cet égard, le ministre se rappellera sans doute combien cela nous contrariait tous les deux. Chaque année, c'était la même étape. En effet, année après année, on nous promettait l'achat de ce nouveau matériel, et cela ne s'est tout simplement pas matérialisé.

J'aimerais maintenant savoir si on a enjoint fermement à VIA Rail de commander ce matériel? Voici l'argent nécessaire à cela, et qui permettra de réduire d'ici deux ou trois ans la contribution annuelle que le gouvernement doit fournir annuellement, sans avoir réussi jusqu'ici à nous faire sortir de l'ornière.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, plus le député parle, plus il se rapproche de ce que nous faisons. Je ne veux préjuger du travail louable entrepris par le groupe d'action, ni des résultats de la collaboration à laquelle on assiste entre toutes les parties, qu'il s'agisse de VIA, du CN, du CP, du TDC ou de Bombardier mais nous avons l'intention de nous lancer dans un ambitieux programme de renouvellement du matériel, y compris les locomotives et les wagons transcontinentaux. Je crois que c'est l'effort principal sur lequel nous avons insisté auprès du groupe d'action du rail, et c'est pour cela que nous avons retardé quelque peu les travaux à effectuer dans certains centres d'entretien ainsi que l'acquisition de certaines gares. En outre, vous avez raison de souligner le fait que si nous devons acquérir du matériel neuf, il faut le faire prochainement. J'espère qu'au fur et à mesure que se développera le travail que nous avons amorcé, nous serons en mesure de prendre des décisions et de les annoncer au fur et à mesure plutôt que d'attendre un rapport de six mois. Il s'agit d'un comité d'action, donc d'un groupe avant tout chargé de la mise en oeuvre, c'est-à-dire de concrétiser certaines des choses soulevées par le député et qui coïncident avec nos objectifs.

**M. Benjamin:** Que se passe-t-il avec ce crédit de 200 millions de dollars qui est présentement affecté? À quoi sert-il?

**Le président:** C'était votre dernière intervention, monsieur Benjamin.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si j'indiquais d'avance à quoi sera affecté ce montant, je me trouverais à couper l'herbe sous le pied du Comité. J'espère que mon interlocuteur sera lui aussi de l'avis que les membres du Comité sont assez compétents pour faire des recommandations judicieuses qu'il pourra approuver, et moi aussi, je l'espère.

**Le président:** Monsieur Baker.

[Text]

**Mr. Baker:** Yes, thank you, Mr. Chairman. I just wanted very briefly to put one question to the Minister and have him say yes or no.

First of all I want to congratulate the Minister and his staff. I think he always had good staff. In 1979 and 1980 he had excellent staff. He has excellent staff now, and that includes his press secretary and everybody else. And I would not want to discourage the Minister from his positive attitude and his straightforwardness and his openness. And I would hope that will continue . . .

**Mr. Mazankowski:** Okay, let us get on with it.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, just a simple question. As I understand it then, Mr. Minister, there has been no decision taken on reinstituting the Atlantic run, that it is under review, and when the review process is finished then the government will look at the options and make a decision at that point. What I am looking for, Mr. Chairman, is yes or no. I just want to be sure of the ground I am on here.

• 1800

**The Chairman:** Well, that is a pretty short question.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I have nothing further to say than my previous response.

**The Chairman:** And that is a good short reply.

Mr. Ouellet, we are now on our fourth round, and it is 6 p.m. I am in the hands of the committee. I know three members have stood down hoping that we could wind this up fairly soon. If we cannot wind it up fairly soon, we are going to have to make a decision, and I can tell you in an unbiased way that I know what the result will be if we decide to come back at 8 p.m. We will be sitting around here waiting for a quorum for a half-hour or three quarters of an hour. There will be people working overtime and it will not be very productive. All right; fourth round.

**Mr. Ouellet:** five minutes.

**Mr. Ouellet:** I have some very short questions. I would like to know if the Minister has a breakdown of the cuts which were announced in more specific detail than the general statement by the Minister of Finance. In other words, we would like the Minister to table for the benefit of the members of this committee the exact cuts which will occur by his department. They have been given in a general nature but we would like to know in more detail what exactly they are going to be. Could that be supplied at the next meeting of this committee?

**Mr. Mazankowski:** I will undertake to look into that. I think the member is right. The amounts and identification of the cuts were included in the President of the Treasury Board's statement. If we can amplify and be a little more specific, we will be, recognizing that there are zones of flexibility in that it is not a hard and fast rule in terms of how the funds are arrived at. But we will see what we can provide and, if we can, I will certainly make that information available.

[Translation]

**M. Baker:** Oui, merci monsieur le président. J'aimerais seulement poser une brève question au ministre, et l'entendre répondre oui ou non.

D'abord, je tiens à le féliciter ainsi que ses collaborateurs. Je crois qu'il s'est toujours entouré de bons collaborateurs. En effet, en 1979 et en 1980, son personnel était excellent. Il l'est toujours, et cela comprend son secrétaire de presse et tous les autres. Par ailleurs, je lui souhaite de ne pas perdre son attitude positive, ni son ouverture d'esprit ni encore sa franchise. J'espère donc qu'il continuera . . .

**M. Mazankowski:** Bien, mais poursuivons maintenant.

**M. Baker:** Monsieur le président, je n'ai qu'une question très simple à poser. À ma connaissance, monsieur le ministre, aucune décision n'a été prise au sujet de la remise en service du réseau de l'Atlantique, la question est en cours de réexamen, et ce n'est que lorsque ce processus sera terminé que le gouvernement se penchera sur toutes les possibilités et se prononcera. Je voudrais savoir si c'est oui ou si c'est non, monsieur le président. Je voudrais savoir exactement à quoi m'en tenir.

**Le président:** La question est fort brève.

**M. Mazankowski:** Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai déjà dit.

**Le président:** Et la réponse est fort brève.

Nous en sommes maintenant à notre quatrième tour, monsieur Ouellet, et il est 18 heures. Je suis à la disposition du Comité. Il y a trois députés qui ont préféré ne pas se lever pour accélérer les choses. Si nous n'arrivons pas à terminer bientôt, nous devons prendre une décision. En toute objectivité, je puis vous dire ce qui se passera si nous décidons de reprendre à 20 heures. Nous devons attendre une demi-heure ou trois-quart d'heure avant d'avoir le quorum. Il y aura des gens qui devront faire des heures supplémentaires et ce ne serait pas une façon d'utiliser le temps à bon escient. Bon, allons-y pour un quatrième tour.

Monsieur Ouellet, pour cinq minutes.

**M. Ouellet:** J'ai quelques très brèves questions. Je voudrais savoir si le ministre a plus de détails sur les réductions annoncées dans la déclaration de portée générale du ministre des Finances. En d'autres termes, je voudrais savoir si ce ministre est en mesure d'indiquer précisément aux membres du Comité les réductions qui seront opérées dans son ministère. Il en a été question de façon générale, mais il serait bon de savoir exactement en quoi elles consistent. Si elles ne peuvent pas être expliquées maintenant, pourraient-elles l'être pour la prochaine réunion du Comité?

**M. Mazankowski:** Je verrai ce que je peux faire. Ce que dit le député est juste. Le montant et l'objet des réductions ont été indiqués dans la déclaration du président du Conseil du Trésor. Si nous pouvons y apporter plus de détails, nous le ferons, étant entendu cependant que le processus nous laisse un peu de jeu, qu'il n'y a pas une seule façon d'arriver à l'objectif visé. Il reste que si nous sommes en mesure de le faire, nous donnerons plus de détails sur ces réductions.

[Texte]

**Mr. Ouellet:** Could I ask the Minister to look at the tender process of his department? I do not mean in a specific relationship to the Holiday car case, but in a more global approach to the tender process, having to do with not only a fair chance but of preferred options for Canadian firms. I do not know what the hon. member has in mind, but it is well known that airports are serviced by international firms, whether for catering, for rental cars, or for other services that are given at airports. There are international companies which obviously have the money and the clout to get ahead of local firms. Now I submit to the Minister that in many airports, local entrepreneurs could well do the jobs of these international firms. Unfortunately, it has been difficult through the years to design appropriate rules to facilitate the tendering process of local firms. I would like the Minister to review this.

Obviously, he wants to be fair. He does not want to give preference treatment in the Holiday case that could jeopardize the operations given to Hurst, Avis, or other companies, but I do believe that a review of the tendering procedures in order to help Canadian firms would be welcomed by the department. I would appreciate the Minister commenting on this possibility.

• 1805

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I must say the hon. member's suggestion may have some merit; and I say that in a positive sense. If, on the other hand, he is objecting to international firms being used at airports, I am surprised he would find that objection now. This has been going on for the last 20 years.

**Mr. Ouellet:** That is not what I am saying. I am recognizing the difficulties, and I would like the Minister to have another crack at it to see how various procedures could be implemented to facilitate the bidding process of local firms.

**Mr. Mazankowski:** I appreciate the member's suggestion. I too like the thought of local entrepreneurs doing the local work. His colleague referred to the fact that this policy document on car rentals was authored by myself and my officials when we were in government in 1979-80. At that time we tried to incorporate a Canadian content rule—I may be presumptuous in saying this, but perhaps it is one of the few that exist—because we recognized the need to have a strong Canadian presence. So at the nine major airports in Canada where the bulk of the business is generated, the policy states there must be a minimum of three Canadian licensees and one local licensee—a minimum. I think that was a very positive step. So I think in spite of the member's new-found interest in local and Canadian entrepreneurs at airports we took that sort of action to some extent in an area where we had an opportunity back in 1979-80.

[Traduction]

**M. Ouellet:** Pourrais-je demander au ministre de revoir le processus d'appel d'offres de son ministère? Je ne parle pas ici seulement du cas de la compagnie de location de voitures Holiday, mais de l'ensemble du processus d'adjudication, qui doit non pas seulement donner la même chance aux compagnies canadiennes, mais leur accorder le premier choix. Je ne sais pas quelles sont les intentions de l'honorable ministre à ce sujet, mais je lui rappelle que les aéroports sont desservis par des compagnies internationales, que ce soit au niveau des services de traiteur, de location de voitures, ou d'autres services. Or, chacun sait que les compagnies internationales ont beaucoup d'argent à leur disposition et beaucoup d'influence en vue de leur permettre de prendre le pas sur les compagnies locales. J'estime, en ce qui me concerne, que les entrepreneurs locaux pourraient aussi bien faire le travail des compagnies internationales dans de nombreux aéroports. Il s'est avéré difficile au cours des années d'établir un processus d'adjudication qui facilite les choses aux compagnies locales. J'aimerais bien que le ministre revoie ledit processus.

Je sais par ailleurs qu'il sait se montrer équitable. Il ne veut certainement pas favoriser la compagnie Holiday d'une façon qui mettrait en péril Hertz, Avis ou d'autres compagnies, mais je pense que son ministère est disposé à aider les compagnies canadiennes dans le cadre du processus d'appel d'offres. Je serais curieux de savoir ce qu'en pense le ministre lui-même.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, la suggestion de l'honorable député a une certaine valeur, je le dis sans intention péjorative. Par ailleurs, s'il veut indiquer par là qu'il s'oppose à la présence des compagnies internationales dans les aéroports, je dois lui dire que j'en suis fort surpris. C'est une situation qui existe depuis 20 ans.

**M. Ouellet:** Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je connais très bien le problème, mais j'aimerais que le ministre revoie la situation en vue de trouver des processus qui facilitent les soumissions de la part de compagnies locales.

**M. Mazankowski:** Je remercie le député de sa suggestion. Je suis également en faveur du recours aux entrepreneurs locaux pour effectuer les travaux locaux. Son collègue a déjà fait allusion au fait que cette politique sur la location de voitures a été élaborée par mes fonctionnaires et moi-même lorsque nous faisons partie du gouvernement en 1979-1980. Nous avons à ce moment-là essayé de faire appliquer la règle du contenu canadien, c'était un des rares endroits où elle existe, soit dit en toute modestie, parce que nous voyons les nécessités d'une présence canadienne soutenue. C'est ainsi que dans les neuf aéroports les plus importants au Canada, où le plus gros du trafic est enregistré, la politique veut qu'il y ait au moins trois concessionnaires canadiens et un concessionnaire local. Je pense que ce fut une mesure très positive. Donc, en réponse au député qui semble avoir redécouvert l'importance de la présence d'entrepreneurs locaux et canadiens dans les aéroports, je dirais que nous avons déjà agi dans une certaine mesure lorsque nous en avons eu l'occasion en 1979-1980.

[Text]

But I still want to say to the member I take his suggestion with sincerity. It is something we may want to consider.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I do not know how you want to proceed. We could agree to sit until 7 tonight or come back at 8 p.m. We are agreeable to whatever. I want to say, sir, that unless the Minister, with his heavy schedule, can come back again on supplementary estimates, this is the last chance we will have with him until the main estimates, which is what, March or April. So I would hope we would have an opportunity this evening to exhaust ourselves and the Minister—exhaust all the questions, at least.

I am in your hands, sir.

**The Chairman:** I am in the hands of the committee and the Minister, in a sense. You know the steering committee report, which we adopted. Next Tuesday we have officials of the various agencies of the government, and then our time limit on supplementaries I think expires on December 5. But at the moment the members desiring to ask questions are yourself, Mr. Tobin, and I think Mr. Angus. We might be able to get this through if we just continue the questions, as long as the Minister can stay for the next—let us see where we are at 6.30 p.m.

**Mr. Benjamin:** All right. I am agreeable.

**The Chairman:** I am only saying that, Mr. Benjamin, because as you and I know, I just feel it is going to be a glorious period of wasted time if we decide to come back at 8 p.m. getting everyone collected, etc.—from previous experience.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, to Mr. Benjamin's point, as a member of the steering committee that set this agenda, maybe I can ask, because I think Mr. Benjamin makes a good point, that I think we want to seek the Minister's guidance on this . . . there are a number of other items we could all raise, and as the chairman so rightly says, at one point it becomes unproductive, after a long session. Would the Minister be willing to agree to come back again at another date within the time frame of the estimates? I do not know if that is possible or not. Maybe we could seek the Minister's advice.

**The Chairman:** It is not the Minister's advice, Mr. Tobin, with respect. As I understand the House, the last opposition day we were faced with Friday—we are faced with Friday for estimates. I think it is Friday. It could go to next Tuesday, but we are already slated to hear the officials.

Let us try to continue the question of is the Minister available at 8 o'clock, if you want to go that route. I know darn well what is going to happen. The Minister shakes his head. He is not.

• 1810

**An hon. member:** Could you come next Tuesday with your officials?

[Translation]

Je répète cependant que je ne mets pas du tout en cause la sincérité du député. Nous prendrons sa suggestion en considération.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je ne sais pas comment vous voulez procéder à partir de ce moment-ci. Nous sommes prêts à siéger jusqu'à 19 heures ou encore nous pouvons revenir à 20 heures. Je vous rappelle qu'à moins que le ministre puisse revenir une autre fois pour l'étude du budget supplémentaire, et chacun sait que son calendrier est très chargé, c'est la dernière fois que nous aurons l'occasion de l'interroger avant la présentation du budget principal, soit au mois de mars ou au mois d'avril. J'aurais pensé que nous aurions profité de cette occasion pour poser toutes nos questions et que le ministre en aurait profité pour répondre à toutes.

Je m'en remets à vous.

**Le président:** Et moi je m'en remets au Comité et au ministre dans une certaine mesure. Vous savez ce que prévoit le rapport du Comité directeur, qui a été adopté. Mardi, nous devons rencontrer les hauts fonctionnaires des divers organismes du gouvernement, puis la période prévue pour l'étude des prévisions supplémentaires se termine le 5 décembre. Pour l'instant, les députés qui ont exprimé le désir de poser d'autres questions, sont vous-même, M. Tobin et M. Angus, sauf erreur. Nous pourrions peut-être en terminer, si le ministre peut rester encore quelques instants. Nous verrons où nous en serons à 18h30.

**M. Benjamin:** Très bien.

**Le président:** Si je fais cette suggestion, monsieur Benjamin, c'est que je crois que nous risquons de perdre notre temps de la plus belle façon si nous décidons de revenir à 20 heures. C'est du moins ce que l'expérience nous enseigne.

**M. Tobin:** M. Benjamin n'a pas tort, monsieur le président. Il y a quelque chose que je voudrais savoir en tant que membre du Comité directeur qui est chargé d'établir le programme. Je ne sais pas ce qu'en dit le ministre. Il y a encore beaucoup de points que nous pourrions aborder. Par ailleurs, comme le président l'indique, à la longue, le processus risque de s'émousser. Le ministre ne serait-il pas prêt à revenir dans le cadre de l'étude de ces prévisions? Il pourrait peut-être nous dire si c'est possible.

**Le président:** Il n'y a pas que le ministre qui soit concerné, monsieur Tobin. Si je comprends bien, la dernière journée de l'opposition à la Chambre est vendredi. Pour le budget, il faudrait revenir mardi, alors que nous avons déjà prévu d'entendre les hauts fonctionnaires.

Essayons plutôt de voir si le ministre est disponible à 20 heures. Cependant, je sais très bien ce qui risque de se passer. De toute façon, le ministre fait signe que non.

**Une voix:** Ne pourriez-vous pas revenir mardi avec les hauts fonctionnaires?

[Texte]

**Mr. Benjamin:** We adopted the report earlier we would meet at 3.30 p.m. and 8 p.m. I understand that was with the agreement . . . and arrangements with the Minister.

**The Chairman:** The Minister always was dubious about 8 p.m. because of previous commitments. Certainly we can meet at 8 p.m. and there will just be officials of the Minister here, but that is not what you want.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, as I understand it the Minister is checking now to see if perhaps he might come next Tuesday for part of the day with his officials. It is not a question of wanting the Minister to come back at 8 p.m.—none of us wants to be here when we can be more productive elsewhere—but we would like more time with the Minister. He is such a fascinating witness, Mr. Chairman.

**Mr. Mazankowski:** I must say I am flattered by the fact that the member says that.

**The Chairman:** While Mr. Benjamin asks these flattering questions, I wonder if the Minister perhaps could see if it is possible to be available Tuesday morning for a period of time before we hear some of the agencies.

**Mr. Baker:** Well, we would rather have him now.

**Mr. Benjamin:** Or both.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, one of my staff members is checking to see what my schedule looks like for Tuesday. I think the morning is out.

**The Chairman:** I understood when we drew up the steering committee report and I had communications with your legislative assistant that you were going to be out of town for a good part of Tuesday, if not totally. That is what I was told at the time we met in the steering committee sometime and that is of course . . .

**Mr. Mazankowski:** That was this Tuesday.

**The Chairman:** Oh, that was this Tuesday. Okay. I am starting to get confused.

We will let Mr. Benjamin continue his flattering questions.

**Mr. Benjamin:** Okay. Before I begin my questions, Mr. Chairman, outside of my five minutes, I want to remind the members of the committee so we are not guilty like so many other committees are . . . One of the reasons for the rule change is that the House did not sit in the evening, which we were all impressed with senior people in all three parties was that the committees would be able to meet in the evening, uninterrupted by the work of the House of Commons. My experience so far with the new rules is that the only time we met at night was if it was a piece of legislation the government had given top priority. Otherwise we all goofed off—except for members of this committee; we want to meet.

**Some hon. members:** Hear, hear!

[Traduction]

**M. Benjamin:** Le rapport adopté plus tôt prévoyait que nous devions nous réunir à 15h30 et à 20 heures. Ces dispositions ont dû être prises avec l'accord du ministre.

**Le président:** Il y a toujours eu des doutes quant à la présence du ministre à 20 heures à cause d'engagements antérieurs. Nous pourrions revenir à 20 heures avec les hauts fonctionnaires seulement, mais je ne pense pas que ce soit ce que vous voulez.

**M. Tobin:** Monsieur le président, si je comprends bien, le ministre essaie de voir actuellement s'il sera en mesure de revenir mardi avec les hauts fonctionnaires pour au moins une partie du temps. Ce n'est pas que nous tenions particulièrement à revenir ici à 20 heures. Nous savons très bien que nous pouvons être plus utiles ailleurs. Nous voulons seulement passer un peu plus de temps avec le ministre. Il est un témoin tellement intéressant.

**M. Mazankowski:** Je suis flatté par les propos du député.

**Le président:** Flatterie mise à part, je me demande si le ministre ne pourrait pas voir s'il sera disponible le mardi matin pour au moins une partie du temps, avant que les divers organismes se présentent.

**M. Baker:** Nous préférierions que ce soit maintenant.

**M. Benjamin:** Ou les deux.

**M. Mazankowski:** Un membre de mon personnel vérifie mon emploi du temps mardi. Tout ce que je puis vous dire, c'est que ce sera impossible mardi matin, monsieur le président.

**Le président:** J'avais cru comprendre, au moment de la préparation du rapport du comité directeur et des consultations avec votre adjoint législatif, que vous deviez vous absenter toute la journée ou une bonne partie de la journée de mardi. Je me suis fié à cela . . .

**M. Mazankowski:** C'était pour ce mardi.

**Le président:** Ce mardi, je vois. Je vous avoue que je ne m'y retrouve plus tellement.

Bon, je vais permettre à M. Benjamin de continuer avec ses questions flatteuses.

**M. Benjamin:** Je vais faire une digression monsieur le président, ne l'imputez pas à mes cinq minutes. Je voudrais éviter que ce Comité fasse la même erreur que bien d'autres comités. Nous avons été tous impressionné par le fait que les responsables des trois partis s'entendent sur le fait que la Chambre ne siège plus le soir dans le cas de la modification du règlement. Une des raisons était justement que les comités se réunissent le soir sans nuire au travail de la Chambre des communes. Or, il me semble que les comités ne se réunissent le soir que lorsque le gouvernement a décidé de présenter une mesure législative prioritaire. Tous les comités, sauf peut-être celui-ci, ont manqué le bateau à cet égard. Nous, nous voulons bien siéger le soir.

**Des voix:** Bravo!

[Text]

**Mr. Benjamin:** When are we going to start implementing the advantages . . .

**The Chairman:** We can certainly discuss those interesting thoughts at the steering committee meeting, which is the reason we have them, to try to avoid the waste of time when we have witnesses in front of us.

**Mr. Benjamin:** To the Minister, I am assuming that these supplementary estimates are totally inherited from the previous administration. Is it correct that there are no additional amounts under his administration?

**Mr. Mazankowski:** That is correct as nearly as I can determine.

**Mr. Benjamin:** Okay. The main thing that is occurring in the supplementary estimates then is that moneys already in the main estimates are being shifted from one vote to another vote. Does that cover it all?

**Mr. Mazankowski:** In some instances that is correct.

**Mr. Benjamin:** It must be in all instances if there is no additional money.

**Mr. Mazankowski:** There is additional money. I am told that there is some additional money. There is some lapse of funds; there is some reallocation; and there is some reprofiling. There is a whole combination of things.

**Mr. Benjamin:** Then I want to return to, I think, the very first question I asked. I fully understand and appreciate that the Minister is having to deal with supplementary estimates, most of which were not his doing. However, we had that economic statement of the Minister of Finance. I thought—it was the first question I asked and Mr. Ouellet raised it just a few moments ago—that the Minister and his officials would come in here prepared to say what effect the economic statement has on these estimates.

**Mr. Mazankowski:** The economic statement has no effect whatsoever on these estimates. The economic statement takes effect in fiscal year 1985-86.

• 1815

**Mr. Benjamin:** I see. Then, for example, whether it is the VIA Rail \$93 million or ferry services \$16 million, CN Marine \$21.5 million, there is no effect on any of those items in these current supplementary estimates. Is that correct?

**Mr. Mazankowski:** That is correct, Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** Then may I ask the Minister, if he cannot this evening, could he at an early date, even by mail, give us the effect of the cuts named in the economic statement as they pertain to his department? It is not good enough to say that so much of a cut will be accomplished by an increase in fares, allocation of capital costs, or reduced operating costs, or whatever. Can he give us how those global figures in each branch in his department, including VIA Rail, break down? The \$93 million on VIA Rail: how much of it is as a result of fare increases, how much of it is in capital costs, how much of it is in operating costs? Similarly with the ferry services, CN

[Translation]

**M. Benjamin:** Quand nous déciderons-nous à tirer avantage . . .

**Le président:** Nous allons certainement en discuter lors des réunions du comité directeur. C'est une des raisons pour lesquelles nous les tenons, nous voulons éviter de perdre du temps lorsque nous recevons des témoins.

**M. Benjamin:** Je pose la question au ministre. Je suppose que ces prévisions supplémentaires sont totalement issues de l'administration antérieure. Les montants n'ont pas été augmentés, n'est-ce pas?

**M. Mazankowski:** Pas à ma connaissance.

**M. Benjamin:** Ce que font ces prévisions supplémentaires essentiellement c'est transférer des fonds déjà prévus dans le budget principal d'un crédit à l'autre.

**M. Mazankowski:** Dans certains cas.

**M. Benjamin:** Ce doit être dans tous les cas puisque les montants n'ont pas été augmentés.

**M. Mazankowski:** Ils ont été augmentés à certains moments. Il y a des fonds qui sont tombés en annulation, d'autres qui ont été réaffectés, d'autres encore qui ont été réaménagés. Ces prévisions supplémentaires contiennent un certain nombre d'opérations.

**M. Benjamin:** Dans ce cas, je reviens à ma première question. Je comprends très bien que le ministre soit appelé à traiter des prévisions supplémentaires dont il n'est pas responsable. Cependant, le ministre des Finances a fait son énoncé sur l'économie. J'aurais pensé, et cela faisait également l'objet de la première question de M. Ouellet il y a quelques minutes, que le ministre et ses hauts fonctionnaires se seraient préparés à répondre aux questions sur l'impact de cet énoncé au niveau de ces prévisions.

**M. Mazankowski:** L'énoncé économique n'a absolument aucun effet sur ces prévisions. L'énoncé économique ne vaut que pour l'année financière 1985-1986.

**M. Benjamin:** Je vois. Donc, les 93 millions au chapitre de Via Rail, les 16 millions au chapitre des services de traversiers, les 21,5 millions au chapitre de CN Marine ne sont pas visés. Les présentes prévisions supplémentaires ne sont pas touchées.

**M. Mazankowski:** C'est juste.

**M. Benjamin:** Dans ce cas, serait-il possible de savoir de la part du ministre, sinon ce soir du moins bientôt—ce pourrait être par lettre—quel impact auront les réductions prévues dans l'énoncé économique au niveau du ministère? Il n'est pas suffisant de dire que la réduction s'opérera en partie grâce à une augmentation des tarifs, à une répartition des immobilisations ou à une diminution des frais d'exploitation, par exemple. Est-il possible de savoir comment se répartissent ces chiffres dans chaque service de son ministère, y compris VIA Rail? Quelle partie des 93 millions de dollars, par exemple, viendra de l'augmentation des tarifs, des coûts des immobilisations, des

## [Texte]

marine, and the various items in the economic statement concerning his department.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, first of all, it is the intention of the government to bring in its own set of estimates and whatever reductions or additions there are will be reflected in those estimates. Mr. Benjamin can compare.

In so far as the latter part of his question is concerned, that is very difficult to do, because we have not come down with a hard and fast rule that says it shall be *x, y, z*. We have provided certain parameters and a certain amount of flexibility. But to identify the precise areas where the reductions in expenditures are going to take place—certainly we can give him that. But we cannot categorically at this stage of the game say they shall be achieved by doing *x, y, z*. That would certainly destroy the kind of consultative process we are going through. But the Wilson statement will be reflected in the current government's main estimates when they are brought before the House of Commons.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, fine. I will wait until the main estimates and look for a breakdown of the results of the Wilson statement; because otherwise one can only conclude that the figures in the Wilson statement were just grabbed out of thin air.

**Mr. Tobin:** Following the line of questioning by Mr. Benjamin, I think what we are asking is we understand that while general targets have been set in various departments, and you targeted \$16 million in ferries, it would not be responsible or realistic for you to suggest, or for us to suggest, that you should have those \$16 million in cuts absolutely clearly detailed. That is a fair comment by the Minister and we understand what the Minister is saying. But surely in some areas you are going to be able to detail, if only under sub-areas, where these savings are going to be achieved. In some other areas you may know in exact detail where they are going to be achieved.

Minister, I am a little concerned that, for example, under the Coast Guard cutbacks which were announced in the statement—I appreciate the notion of consulting and determining where in fact the cuts should be made; the \$50 million. But only this week in Newfoundland a vehicle traffic management station in Port-aux-Basques was closed. Eight people were laid off. A vehicle traffic management centre was also closed in Argentia. Both these are navigation centres for shipping. Jobs were lost there.

I do not know whether those reductions in service flow out of the Wilson statement. I do not know if they flow out of long-term planning of the department that has been rushed up or expedited. So I cannot say to you that that is coming out of your cutbacks. I do not know. But some notional—as much as is possible even at this time—breakdown of what \$50 million means in programs... Does it mean navigational aids that were scheduled to be put in will not be put in; in the case of the Coast Guard, beacons will not be replaced or will not be installed? I do not know. The same with ferries; the same with

## [Traduction]

coûts de fonctionnement? La même chose pour les services de traversier, CN Marine, et les autres éléments du ministère visé par l'énoncé économique.

**M. Mazankowski:** Eh bien, monsieur le président, le gouvernement a l'intention de déposer ses propres prévisions budgétaires qui contiendront les réductions des augmentations qu'il souhaite opérer. M. Benjamin sera en mesure de comparer.

En ce qui concerne la dernière partie de la question, il est difficile d'y répondre. En effet, aucune règle ne nous oblige à déterminer exactement les montants des réductions. Nous avons des paramètres, mais nous jouissons d'une certaine souplesse. Nous pourrions indiquer où les réductions de dépenses vont s'opérer. Nous n'avons pas de mal de ce côté. Cependant, nous ne sommes pas encore en mesure d'indiquer exactement la façon dont nous allons procéder pour y arriver. Nous ne voulons pas nuire au processus de consultation en cours. Par ailleurs, l'énoncé de M. Wilsons sera répercuté dans le budget principal que le gouvernement déposera devant la Chambre.

**M. Benjamin:** Dans ce cas, j'attendrai le dépôt du budget principal pour juger de la répartition à tous les niveaux des mesures annoncées dans la déclaration de M. Wilson. Si ce n'est pas possible, je devrai en venir à la conclusion que les chiffres contenus dans cette déclaration ont simplement été inventés.

**M. Tobin:** Dans le même ordre d'idée, je voudrais dire que nous comprenons très bien que des objectifs généraux aient pu être établis pour les divers ministères. Par exemple, dans votre cas, il serait prévu 16 millions de dollars au chapitre des services de traversiers. Nous savons très bien que vous n'êtes pas en mesure d'indiquer à ce stade-ci où exactement ces 16 millions de dollars seront pris. Nous acceptons ce que dit le ministre. Cependant, il devrait être possible de dire, ne serait-ce que par secteurs, où ces réductions sont prévues. Dans certains cas, il devrait même être possible d'indiquer exactement où elles doivent se produire.

Je songe en particulier aux réductions opérées au niveau de la garde côtière. Il est question de 50 millions de dollars. Je sais qu'il y a des consultations en cours sur la façon dont ces réductions s'opéreront. Il reste que cette semaine, à Terre-Neuve, un centre de contrôle de la circulation côtière à Port-aux-Basques a été fermé. Huit personnes ont été mises à pied à cette occasion. Le centre de contrôle de la circulation à Argentia a également été fermé. Ce sont des centres de navigation, et des emplois y ont été perdus.

Il m'est impossible de dire pour l'instant si ces réductions de service ont découlé de l'énoncé de M. Wilson. Je ne sais pas si c'est le processus de planification à long terme du ministère qui s'est manifesté de façon plus rapide que prévu. Je suis tout à fait dans le noir. Même une répartition préliminaire de ces réductions de 50 millions de dollars... Est-ce à dire que les balises de navigation qui étaient prévues ne seront pas installées? Dans le cas de la garde côtière, par exemple, les balises ne seront pas remplacées ou ne seront pas mises en place? Je ne peux pas le savoir. C'est la même chose pour les

*[Text]*

CN Marine. I think we are asking, as a committee—in the Department of Fisheries they have provided such a breakdown, and in some other departments of the government—that as far as possible, in the next day or two, those kinds of detailed assessments of the cut-backs—because in your department they have been very substantial—be provided to us.

• 1820

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think that is a repetition of an earlier question which I undertook to answer as openly as I possibly could. But I want to say in passing that there are some reductions in service and rationalizations of service that had taken place prior to this government assuming office, decisions that were made by the previous administration. We will certainly make sure those items are clearly noted as well.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I would totally agree with that, but I would just remind the Minister that he is the Minister and the buck stops with him, and if rationalizations were under way, if the decision is taken or not taken, ultimately that is his responsibility.

I would ask him—for example, one of the areas of concern I have is that it has been a pet project of some of the officials in his department—and I say officials, and it was a pet project when the previous government was in power—to close down some of the airport facilities, or else to phase down to a different classification, to get rid of, for example, jet service in rural parts of Newfoundland, northern New Brunswick, etc. Their favourite word was rationalizing Transport Canada services in these rural parts of the country. This kind of definition applies as well to the north.

Now, that was put forward by officials to previous Ministers of Transport and was resisted very much by members of caucus, and ultimately in some cases we were successful. I can tell you in particular one or two myself. So I know the Minister does not come in with the plans, his officials do. The test of the Minister's ability to reflect the nature of the country is whether or not he allows those kinds of programs, which have been pet projects, to slip through or not. I am concerned, that we do not see airports either shut down totally or the level of service they provide dramatically reduced in rural parts of this country.

That is why I am asking now: Where possible can you identify? For example, Transport Canada wanted to reduce—I see one of the officials looking puzzled... dramatically the service provided out of Deer Lake. They wanted to establish all-jet service in Stephenville. This is a very rural part of the country. They were going to close an airport; there was no question. It was recommended to the Minister, a Liberal Minister. That decision was not taken and it was not taken because the Minister ultimately came to understand the nature of the area those two airports served. I am concerned about those kinds of cut-backs happening right across Canada, and, like the VTM stations, all we get is a press statement saying it has happened; it is all over, folks. There is no consultation.

*[Translation]*

services de traversier, CN Marine. Le ministère des Pêches et d'autres ministères du gouvernement ont fourni dans la mesure du possible des évaluations détaillées des mesures de réduction dans les jours qui ont suivi. C'est tout ce que nous voulons en tant que comité, parce que votre ministère a été assez durement touché.

**M. Mazankowski:** Vous revenez à la question de tout à l'heure, à laquelle je vais essayer de répondre le plus franchement possible. Qu'il me soit permis de dire en passant qu'il y a eu des mesures de réduction et de rationalisation du service qui ont été opérées et décidées par l'administration antérieure. Nous nous efforcerons de relever au passage ces mesures.

**M. Tobin:** Très bien, monsieur le président, mais le ministre est responsable de son ministère. C'est à lui de l'endosser. S'il y a une rationalisation en cours, c'est lui qui décide en dernière instance si elle doit se poursuivre ou non.

Cela dit, il y a un projet qui tient particulièrement à coeur certains hauts fonctionnaires de son ministère. Remarquez bien que c'était le cas sous le gouvernement antérieur. Ce projet vise la fermeture ou la déclassification de certaines installations aéroportuaires de façon à mettre fin au service de jet, par exemple, dans certaines régions rurales de Terre-Neuve et du nord du Nouveau-Brunswick. Le mot à la mode est la rationalisation des services du ministère des Transports dans ces régions rurales. C'est d'ailleurs la même chose dans le Nord.

Ce genre de mesures a été soufflé par les hauts fonctionnaires aux ministres des Transports précédents, mais se sont heurtées à la résistance, parfois couronnée de succès, des membres du caucus. Je pourrais vous citer un ou deux cas en particulier. Donc, je sais bien qu'il y a des projets qui n'émanent pas du ministre, mais de ses hauts fonctionnaires. Dans ces cas, c'est au ministre de refléter la volonté des électeurs du pays au moment de décider si telle ou telle mesure doit être appliquée. Je crains beaucoup de voir la fermeture de certains aéroports ou de voir le niveau de services réduit considérablement dans certaines régions rurales du pays.

C'est pourquoi je vous demande d'identifier le plus possible l'endroit où doivent s'opérer les réductions. Je sais par exemple que le ministère des Transports—je note en passant l'air médusé d'un des hauts fonctionnaires ici présents—avait l'intention de réduire considérablement le service à partir de Deer Lake. Le service de jet devait s'opérer à partir de Stephenville. C'est une région rurale. L'aéroport devait y être fermé. La recommandation en avait été faite au ministre libéral. Le ministre a finalement décidé de ne pas donner suite parce qu'il a compris la nature de la région desservie par ces deux aéroports. Je m'inquiète de la façon dont s'opèrent les réductions un peu partout au Canada. Comme dans le cas des centres de contrôle de la circulation maritime, il y a un communiqué de presse, et c'est tout. Il n'y a pas eu de consultation.

[*Texte*]

**Mr. Mazankowski:** Again, I do not want to overly dramatize some hypothetical situations here. I said earlier, Mr. Chairman, that to the extent we can identify and provide the information, we will do it. In the areas where it is physically impossible it will not be forthcoming, but we will try to be as forthcoming as we possibly can.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I would like to turn again to VIA Rail in a matter the Minister himself raised several times in previous years, and so did I. What is the status of the VIA Rail Canada act? Is it still in the drafting process? Are we going to get one; and if so, when?

**Mr. Mazankowski:** Again, Mr. Chairman, that is clearly one of the areas that has to be resolved one way or the other, and the rail action force has been mandated to do that. There are two possible ways of going. It could probably go a VIA Rail act, or you could go a rail passenger act which may be all the more encompassing. I am somewhat attracted to the latter version. I think the best thing for us to do for the moment is to await the recommendations or the advice of the group currently considering this thing. It seems to me that if we could provide the necessary legislative framework for rail passenger service in this country, which may very well include commuter rail services where applicable, rights of way and things like that, it might be well to consider that all in one piece of legislation.

• 1825

**Mr. Benjamin:** I am not asking the Minister to betray any Cabinet confidences even from the previous administration, but what was going on in the department prior to now and what is going on now as far as drafting legislation is concerned, whether it is a VIA Rail Canada act or a railway passenger act or whatever. Has the department done anything about it at all since 1976? You and I have asked this before and could never get an answer. Is there anything down on paper? Have they done any preparation?

**Mr. Mazankowski:** I recall on one occasion, Mr. Chairman and Mr. Benjamin, the previous minister, the Hon. Jean-Luc Pépin waived a draft copy of the VIA Rail Act in the House and that is about all I have seen.

**Mr. Benjamin:** Nothing has happened about it since, I take it?

**Mr. Mazankowski:** There may have been further work done on it. Mr. Mulder assures me there has been. Of course what is available has already been turned over to Dr. Horner and his committee. It is in the mill.

**Mr. Benjamin:** Okay. May I move to branch lines, Mr. Chairman? The Minister has, I believe, announced a freeze on branch line abandonments. Does that include a freeze on hearings, or are hearings on branch line abandonments still going to continue?

**Mr. Mazankowski:** The hearing process will still continue, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

**M. Mazankowski:** Inutile de trop s'en faire pour des situations hypothétiques. Comme je l'ai dit, monsieur le président, nous donnerons l'information lorsque nous le pourrons. Lorsque ce sera matériellement impossible, nous ne la fournirons évidemment pas, mais nous essayerons d'être aussi ouverts que possible.

**M. Tobin:** Merci.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je reviens à VIA Rail, un sujet que j'ai souvent abordé et que le ministre a souvent abordé au cours des années antérieures. Où en est la Loi sur VIA Rail Canada? Est-elle toujours en voie de rédaction? Doit-elle voir le jour et quand?

**M. Mazankowski:** C'est encore là une question qui doit être réglée d'une façon ou d'une autre, et c'est le groupe d'action des chemins de fer qui est chargé de la résoudre. Il y a deux options: une Loi sur VIA Rail ou encore une Loi sur le service Voyageur qui serait beaucoup plus complète. La deuxième option retient particulièrement mon attention pour le moment. Cependant, je pense que la meilleure chose à faire pour l'instant est d'attendre les recommandations du groupe chargé d'étudier la question. Il reste que, selon moi, il serait avantageux de prévoir un cadre législatif pour le service Voyageur partout au pays, cadre qui comprendrait également les services dans les banlieues, le cas échéant, les servitudes et le reste. Tout cela pourrait être envisagé dans le cadre d'une loi unique.

**M. Benjamin:** Si on demandait au ministre de révéler des secrets ministériels de son gouvernement ou du gouvernement précédent, j'aimerais savoir ce que l'on a fait et ce que l'on fait actuellement du point de vue de la rédaction d'un projet de loi sur VIA Rail Canada, par exemple, ou encore sur le transport ferroviaire des voyageurs. Le ministère a-t-il fait quoi que ce soit dans ce sens depuis 1976? Vous et moi avons déjà posé la question en vain. A-t-on couché quelque chose sur le papier? Y a-t-il eu quelque préparatif que ce soit?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Benjamin, je me souviens qu'une fois l'ex ministre, l'honorable Jean-Luc Pépin, a brandi une ébauche de projet de loi sur VIA Rail, à la Chambre, mais c'est tout ce que j'en ai vu.

**M. Benjamin:** Ainsi, il ne s'est rien passé depuis, n'est-ce pas?

**M. Mazankowski:** On y a peut-être travaillé davantage et M. Mulder m'assure qu'on l'a fait. Bien entendu, ce qui existait a déjà été remis à M. Horner et à son comité. C'est en cours.

**M. Benjamin:** Je vois. Monsieur le président, j'aimerais aborder la question des embranchements. Si je ne m'abuse, le ministre a annoncé un gel des fermetures. Cela signifie-t-il également que l'on suspendra les audiences sur la question des embranchements? Les audiences se poursuivront-elles?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, elles se poursuivront.

[Text]

**Mr. Benjamin:** In other words, the government is open to further branch-line abandonments?

**Mr. Mazankowski:** We are not going to interfere with due process.

**Mr. Benjamin:** Well, Mr. Chairman, as I said last year on a piece of legislation, that Bill C-155 was going to mean that another 1,500 to 2,000 miles of branch lines would go down the drain. I can recall the Minister and others on the committee, being as vociferous as hell: This far and no further.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the hon. member is overlooking my record. I think in 1979 and 1980, during a short period of time we preserved branch lines and did not dismantle too many.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, can the Minister tell us whether any consideration is being given to restoring the *Atlantic Limited*, or the Edmonton to Vancouver transcontinental passenger train, on the basis of temporarily leasing equipment from Amtrak. Is that option actively being considered?

**Mr. Mazankowski:** All options and alternatives are being considered.

**Mr. Benjamin:** But not specifically that one. I mean, there is no other option, is there, if you want to reinstate the track? VIA Rail does not have enough equipment, enough passenger locomotives. If you are going to reinstate them or even additional trains under the new VIA Rail plan for this winter, they are going to need some more locomotives. Where are they going to get them? Are you going to lease some from Amtrak or what?

**Mr. Mazankowski:** My answer will remain the same. All options and alternatives are being considered.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. You were actually a minute and a half short. It is 6.30 p.m. I am in the hands of the committee. It is very clear to me that there is a desire by one member, perhaps two, to continue questioning. Five members have sat here rather stoically silent for some time. I know the Minister cannot be here at 8 p.m. He said that. I also know that other members have commitments some of which are on now at 6 p.m. and 6.30 p.m., which do not involve this committee. What is the wish of the committee? We have a quorum. We can have a motion. The Chair is prepared to accept anything—Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, perhaps we can ask the Minister, maybe we will get some word from the staff, as to next Tuesday.

**Mr. Mazankowski:** Yes, Mr. Chairman, unfortunately I have Cabinet in the morning, a Cabinet committee in the afternoon and in the evening I am in Toronto.

**The Chairman:** A follow-up question, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Given, Mr. Minister, that you are not available for 8 p.m., can I ask how long you are available for this evening before you have to move to wherever you have to move?

[Translation]

**M. Benjamin:** Cela signifierait-il que le gouvernement envisage d'abandonner d'autres embranchements?

**M. Mazankowski:** Nous n'entendons pas préjuger des conclusions des audiences.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai dit l'an dernier que le projet de loi C-155 signifierait la perte d'environ 1,500 à 2,000 milles d'embranchements. Je me souviens que le ministre et d'autres membres du Comité ont réclamé très fermement que cela s'arrête là.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le député oublie quelque chose. En 1979 et 1980, pendant une courte période, nous avons protégé des embranchements et en avons supprimé très peu.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le ministre peut-il nous dire si on envisage de rétablir la ligne «Atlantique», entre Edmonton et Vancouver, en louant temporairement le matériel d'Amtrak pour cette liaison ferroviaire transcontinentale pour voyageurs. Cette possibilité est-elle sérieusement envisagée?

**M. Mazankowski:** Toutes les possibilités, toutes les solutions, sont envisagées.

**M. Benjamin:** Celle-là en particulier ne l'est pas, n'est-ce pas? Y a-t-il une autre possibilité si l'on veut rétablir le service à cet endroit-là? VIA Rail n'a pas assez de matériel, pas assez de locomotives de passagers. En effet, pour rétablir ce service, pour tout train supplémentaire mis en service en vertu du nouveau plan de VIA Rail cet hiver, il faudra de nouvelles locomotives. Où les obtenir? Va-t-on les louer à Amtrak?

**M. Mazankowski:** Je maintiens ma réponse. Nous n'écartons aucune possibilité, aucune solution.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Il nous manque 90 secondes. Il est 18h30. Je m'en remets à vous. Il est clair qu'au moins un membre, peut-être deux, voudraient poser des questions. Il y a cinq membres qui sont restés assis stoïquement depuis assez longtemps. Je sais que le ministre ne peut pas revenir à 20 heures. C'est lui qui me l'a dit. Je sais que d'autres membres ont des engagements qui les appellent à 18 heures et à 18h30 et voilà pourquoi je vous demande ce que vous voulez faire. Nous avons le quorum. Nous pouvons donc mettre une motion aux voix. Je suis prêt à accepter ce que vous voudrez... Monsieur Angus.

**M. Angus:** Monsieur le président, nous pourrions peut-être demander au ministre de revenir mardi prochain. Son personnel pourrait nous répondre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, malheureusement ce ne sera pas possible car le matin il y a réunion du conseil des ministres et l'après-midi, réunion d'un comité du Cabinet. Le soir, je dois me rendre à Toronto.

**Le président:** Monsieur Angus, poursuivez.

**M. Angus:** Étant donné que vous n'êtes pas libre à 20 heures, monsieur le ministre, puis-je vous demander combien de temps encore vous pourriez rester ici?

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Well, I had a commitment for 7 p.m., Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I just ask the Minister—I do not want to ruin his heavy schedule—to give us an outline of legislation he wants to bring in or intends to bring in, say, between now and right after the Christmans break. Could he give us a list of the bills he wants to bring forward, because those will make other opportunities, even though they will be much more narrow. But there will be other opportunities to question the Minister when a bill comes before the committee. Could he give us an idea of the items, the areas? I believe the Aeronautics Act is one, but could he tell us what his plans are? And by the way, I do not say that we would necessarily hold him to it, but perhaps he could give us some idea.

• 1830

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I am trying to figure out how much longer we can continue this part of the hearing where I know members have commitments to other committees. There is a NATO meeting; there are several other things going on right now. Perhaps the Minister can conclude and satisfy . . . I mean, you are short a minute and a half. It is an interesting question. It is something which, frankly, I think his Parliamentary Secretary could tell us in the steering committee. I am interested in members who want to ask him questions on the estimates right now.

**Mr. Angus:** But, Mr. Chairman, the point that my colleague makes is very valid.

**The Chairman:** It is.

**Mr. Angus:** If some legislation is coming up which deals perhaps, with one, two, or all, of the areas I am interested in, then I have no problem tonight.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Angus:** However, in the event that nothing is coming up, then I am in a quandary because I gather I do not have any further opportunities between now and when the main estimates come to discuss matters with the Minister in this forum.

**The Chairman:** I appreciate your point, Mr. Angus. Could the Minister just give a bird's eye view of what might be on the legislative agenda?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the member referred to one specific piece of legislation and I can indicate that it is fairly well advanced. There may be some legislation having to do with the Canada Shipping Act. There will be other pieces of legislation but I am really not at liberty to go beyond that without having Cabinet approval.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, if you will forgive me as a new member and not fully understanding the rules, is it permissible outside the context of the supplementary estimates and the main estimates, for this committee to invite the Minister to come back for discussions at a mutually convenient later date? Is that permissible within the system we operate under? I want

[Traduction]

**M. Mazankowski:** J'ai un engagement à 19 heures, monsieur le président.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je m'en voudrais de bousculer l'emploi du temps du ministre mais j'aimerais avoir une idée des projets de loi qu'il entend présenter, qu'il veut présenter, d'ici le congé de Noël et après? Pourrait-il nous donner la liste des projets de loi qu'il veut déposer car même si les sujets sont limités, nous aurons tout de même ainsi la possibilité de poser d'autres questions. En effet, nous pourrions poser nos questions au ministre quand ces projets de loi seront renvoyés au Comité pour étude. Le ministre pourrait-il nous donner une idée des secteurs qui seront couverts? Je pense que la Loi sur l'aéronautique est au programme mais j'aimerais en savoir davantage. Nous ne voulons qu'une idée générale et ce qu'il dira ne sera pas un engagement ferme.

**Le président:** Monsieur Benjamin, je ne sais pas combien de temps encore nous pouvons poursuivre nos discussions quand on sait que des membres du Comité doivent se rendre à d'autres séances ce soir. En effet, une réunion sur l'OTAN est prévue et d'autres choses se déroulent actuellement également. Le ministre peut-il conclure . . . Il ne vous manque que 90 secondes. La question est intéressante mais je pense que le secrétaire parlementaire du ministre peut très bien y répondre en comité directeur. Il faudrait s'en tenir à des questions sur les prévisions budgétaires pour l'instant.

**M. Angus:** Monsieur le président, la question soulevée par mon collègue est tout à fait légitime.

**Le président:** En effet.

**M. Angus:** Si l'on peut s'attendre à des projets de loi qui reprendront une, deux ou même toutes les préoccupations que j'ai ce soir, alors, tout va bien.

**Le président:** Absolument.

**M. Angus:** Toutefois, s'il n'y en a pas, je suis dans un dilemme parce que je ne vois pas de possibilité dans l'immédiat, d'ici à la présentation du budget principal, de discuter ici en comité avec le ministre.

**Le président:** Je comprends bien, monsieur Angus. Le ministre pourrait-il nous donner une idée générale des projets de loi en réserve?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le député a fait allusion à un projet de loi en particulier et je suis en mesure de lui dire que les choses vont bon train de ce côté-là. Il y aura peut-être un projet de loi modifiant la Loi sur la Marine marchande du Canada. Il y aura d'autres projets de loi mais tant qu'ils n'auront pas obtenu l'approbation du Cabinet, je ne puis pas me permettre d'en parler.

**M. Angus:** Monsieur le président, pardonnez-moi mais à titre de nouveau député qui ne comprend pas entièrement le règlement, je vous demande s'il est possible d'inviter le ministre même si le Comité n'est pas saisi de prévisions budgétaires supplémentaires ou principales? Pourrait-on inviter le ministre à une date qui lui conviendrait comme à

## [Text]

to know if we can invite the Minister to come back and talk apart from estimates about issues in general in his department.

**The Chairman:** I suppose we can always invite him. That is when he really has to agree. His legislative assistant has just informed me that the time for reporting the estimates is not Friday, which I thought was so and which we were originally advised. But I guess now in view of the exchange of the House Leaders today, Thursday, in the House, it is going to be next Wednesday. That is the last opposition day. So, potentially, there could be a time Monday.

I do not know where the Minister will be Monday, but I understand the position. Except for Mr. Benjamin, every member around this table, other than myself, is a new member. I am not trying to cut this thing off because I appreciate the opposition's concern that there is very little time to get the Minister here on estimates, which is a wide-ranging examination. I do feel, however, that when only two members perhaps want to continue an examination which is so close to concluding, we are presuming on the goodwill of all members. That is the only thing. Perhaps we can find out if he is available on a Monday. I think it was even suggested it be Friday, but I think Monday. We could see if we can get him back Monday.

Mr. Angus, you are going to have ample opportunity with the general estimates of the government—not the estimates before us now, which are of the past government in effect—to examine them and I will be more than lenient. But I feel that when we come to this hour of about 6.40 p.m., where there are commitments to be met by members, and, members have deliberately stayed quiet to accommodate the opposition members, as is quite often the case, we should look at things. And since you have told me, as you did, that you have four more blocks of five minutes, I think that is something we are going a little too far with. I would like to find another avenue so that you could explore. However, I also know that when you do open up the thing again we repeat a lot of the ground that has already been covered and there is a waste of time.

• 1835

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, in a spirit of co-operation and whatnot, all right, you can all have the rest of the day off.

**The Chairman:** I appreciate that. Mr. Minister, Mr. Benjamin, in a very realistic suggestion, which reflects his experience and his constructive nature, when it is that way, has suggested that we conclude this meeting. It is really almost an assurance to Mr. Angus, in particular, and other members, that there will be ample opportunity to examine the Minister. I appreciate your interest. We are here for four years, although I am not going to be the chairman for four years, so you will have lots of opportunity. I appreciate the goodwill of all members around the table to conclude this part of the examination of the Minister.

## [Translation]

nous? Le régime qui est le nôtre permet-il cela? Je voudrais savoir si l'on peut encore inviter le ministre pour discuter de questions d'intérêt général même si ce n'est pas dans le contexte des prévisions budgétaires?

**Le président:** Je suppose que c'est possible. Mais il faut qu'il soit d'accord. Son adjoint législatif vient de me dire que nous n'avons pas à faire rapport de ces prévisions vendredi, ce que je croyais au départ. Les leaders des partis à la Chambre se sont réunis aujourd'hui, jeudi, à la Chambre, et se sont entendus pour mercredi prochain. Ce sera la dernière journée de l'opposition. Ainsi, nous pourrions inviter le ministre lundi.

Je ne sais pas où sera le ministre lundi. Je comprends très bien votre argument. A part M. Benjamin, à part moi-même, tous les députés ici présents sont de nouveaux membres. Je n'essaie pas ici de couper court car je comprends très bien les préoccupations de l'opposition et je sais que le temps dont nous disposons pour entendre le ministre à l'occasion des prévisions budgétaires est très court, même si la matière est dense. Toutefois, c'est beaucoup demander aux autres membres du Comité, à la fin d'une séance, que de rester quand deux membres seulement ont des questions à poser. C'est tout ce qui me préoccupe. Demandons au ministre s'il est libre lundi. On a parlé de vendredi mais je pense qu'on a plus de chances lundi.

Monsieur Angus, à l'occasion de l'étude des prévisions budgétaires en général, et non pas celles-ci que nous a léguées le gouvernement précédent, vous aurez tout le temps voulu pour poser vos questions et je serai très bienveillant. Il est maintenant 18h40, les membres du Comité ont des engagements et je soupçonne que certains d'entre eux se sont tenus tranquilles par courtoisie à l'égard des membres de l'opposition. Vous m'avez dit que vous en aviez encore pour vingt minutes et j'estime que c'est trop. Je voudrais bien trouver un autre moyen. Cependant, je sais pertinemment bien que ce faisant nous ne ferions que répéter ce qui a déjà été dit et ce serait une perte de temps.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, dans un esprit de coopération, je dis, soit, vous avez tous quartier libre le reste de la journée.

**Le président:** Je vous remercie. Monsieur le ministre, M. Benjamin se montrant très réaliste, ce qui témoigne de son expérience et de sa volonté de collaborer, propose que nous levions la séance. M. Angus en particulier, et les autres membres du Comité, peuvent donc être assurés que nous aurons tout loisir de poser d'autres questions au ministre. Je vous remercie de l'intérêt que vous portez au Comité. Nous sommes élus pour quatre ans, et même si je ne serai pas président du Comité tout ce temps, je puis vous assurer que vous aurez l'occasion de vous reprendre. Je remercie les membres du Comité de la bonne volonté dont ils ont fait preuve en menant à bien les discussions avec le ministre.

[*Texte*]

We will meet Tudesay at 9.30 a.m. with officials. Thank you very much.

[*Traduction*]

Nous nous réunirons mardi à 09h30, avec les fonctionnaires du ministère. Merci beaucoup.

---











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

WITNESS—TÉMOIN

*From the Canadian Marine Transportation Administration:*

Mr. John Allan, Administrator.

*De l'Administration canadienne du transport maritime:*

M. John Allan, Administrateur.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Tuesday, December 4, 1984

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le mardi 4 décembre 1984

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B) 1984-85:

Vote 120b—Canadian Transport Commission.  
Vote 126b—Canadian Aviation Safety Board.  
Vote 130b—Office of the Grain Transportation Agency  
Administration.

under TRANSPORT

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B) 1984-1985:

Crédit 120b—Commission canadienne des transports.  
Crédit 126b—Bureau canadien de la sécurité aérienne.  
Crédit 130b—Bureau de l'administrateur de l'Office du  
transport du grain.

sous la rubrique TRANSPORT

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Jean Charest  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(15)

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Ross Belsher  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Patrick Crofton  
Bill Gottselig  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Moe Mantha  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Hon. Bill Rompkey  
Brian White—(15)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 4, 1984

(3)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:37 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Angus, Benjamin, Cochrane, Dorin, Forrestall, Jourdenais, Nowlan, Taylor and Tobin.

*Alternates present:* Messrs. Baker, Belsher, Crofton, Gottselig, and Mantha.

*In attendance:* Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Canadian Transport Commission:* Honourable Jean Marchand, P.C., President; Mr. J. Heads, Executive Director, Railway Transport Committee; Mr. L.G. Potvin, Executive Director, Air Transport Committee; Mr. D.F. Smith, Comptroller; Mr. H.I. Wetston, General Counsel. *From the Grain Transportation Agency:* Mr. Jack Horner, Administrator. *From the Canadian Aviation Safety Board:* Mr. Bernard Deschênes, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, November 7, 1984, relating to Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1985. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, November 29, 1984, Issue No. 1*)

The Chairman called Vote 120b—Canadian Transport Commission under TRANSPORT.

The witnesses from the Canadian Transport Commission answered questions.

At 10:40 o'clock a.m., Mr. Taylor assumed the Chair.

The Chairman called Vote 130b—Office of the Grain Transportation Agency Administrator under TRANSPORT.

Mr. Horner answered questions.

At 11:19 o'clock a.m., the Chairman took the Chair.

The Chairman called Vote 126b—Canadian Aviation Safety Board under TRANSPORT.

Mr. Deschênes read an opening statement.

At 12:06 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## AFTERNOON SITTING

(4)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Angus, Benjamin, Dorin, Forrestall, Jourdenais, Nowlan, Taylor and Tobin.

*Alternates present:* Messrs. Baker, Belsher, M<sup>me</sup> Bourgault, Messrs. Crofton and Mantha.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 DÉCEMBRE 1984

(3)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 37, sous la présidence de M. Nowlan, président.

*Membres du Comité présents:* MM. Angus, Benjamin, Cochrane, Dorin, Forrestall, Jourdenais, Nowlan, Taylor, Tobin.

*Substituts présents:* MM. Baker, Belsher, Crofton, Gottselig, Mantha.

*Aussi présent:* De la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins: De la Commission canadienne des transports:* L'honorable Jean Marchand, C.P.; M. J. Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer; M. L.G. Potvin, directeur exécutif, Comité des transports aériens; M. D.F. Smith, contrôleur; M. H.I. Wetston, avocat général. *De l'Agence du transport du grain:* M. Jack Horner, administrateur. *Du Bureau canadien sur la sécurité aérienne:* M. Bernard Deschênes, président.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 7 novembre 1984 concernant le Budget des dépenses supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du jeudi 29 novembre 1984, fascicule n° 1*).

Le président met en délibération le crédit 120b relatif à la Commission canadienne des transports, sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins de la Commission canadienne des transports répondent aux questions.

A 10 h 40, M. Taylor prend le fauteuil.

Le président met en délibération le crédit 130b relatif au Bureau de l'administrateur de l'Office du transport du grain, inscrit sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Horner répond aux questions.

A 11 h 19, le président prend le fauteuil.

Le président met en délibération le crédit 126b relatif au Bureau canadien de la sécurité aérienne, inscrit sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Deschênes lit une déclaration préliminaire.

A 12 h 06, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(4)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 35, sous la présidence de M. Nowlan, président.

*Membres du Comité présents:* MM. Angus, Benjamin, Dorin, Forrestall, Jourdenais, Nowlan, Taylor, Tobin.

*Substituts présents:* MM. Baker, Belsher, M<sup>me</sup> Bourgault, MM. Crofton, Mantha.

*In attendance:* Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Canadian Aviation Safety Board:* Mr. Bernard Deschênes, Chairman and Mr. Ken Johnson, Executive Director.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, November 7, 1984, relating to Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1985. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, November 29, 1984, Issue No. 1*)

The Committee resumed consideration of Vote 126b—Canadian Aviation Safety Board under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* M. John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins: Du Bureau canadien sur la sécurité aérienne:* M. Bernard Deschênes, président; M. Ken Johnson, directeur exécutif.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 7 novembre 1984 concernant le Budget des dépenses supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du jeudi 29 novembre 1984, fascicule n° 1*).

Le Comité reprend l'étude du crédit 126b relatif au Bureau canadien sur la sécurité aérienne, inscrit sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 17 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, December 4, 1984

• 0936

**The Chairman:** Order, please.

Gentlemen, it is now 9.30 a.m. and I see a quorum for taking evidence. Also, we have before us three different agencies today: the Canadian Transport Commission, the Grain Transportation Agency and the Canadian Aviation Safety Board. This is Tuesday, and we all know there is a multitude of committees meeting today; also, the House is meeting. So there may not be a great quantity of members, but certainly the quality here is enough to get this started.

I would like to welcome the President of the Canadian Transport Commission. It is the first time I have been able to welcome him in this interesting role—I have been exposed to him many times in many different roles—and I am glad you were able to bring your officials, Mr. Marchand. Let the examinations flow the way they should.

I do not know whether or not you have an opening statement on the supplementary estimates, but as far as I am concerned, the sooner we can get into questions the better.

**Hon. Jean Marchand (President, Canadian Transport Commission):** I think you are right, Mr. Chairman. I do not need to make any preliminary remarks. When the budget comes it will be different, but at this stage all I want to do at the beginning, if you will allow me, is to introduce the people who are sitting with me.

With me are Mr. Gray, who is a Special Adviser to the President, but was the former vice-president of the commission and the acting president for a long time; Mr. Potvin, Executive Director of the Air Transport Committee; and Dr. Heads, Executive Director of the Railway Transport Committee. We have some other people I will introduce according to the need of the committee or the circumstances.

**The Chairman:** Thank you for the introductions. I will now start the questioning.

Mr. Tobin, are you ready to go?

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I am sorry... I just had a gamma globulin shot in the left gluteus maximum about five minutes ago, and I am supposed to stay on my feet for at least 15 minutes.

**The Chairman:** Then let us start with Mr. Benjamin and the usual rotation. Since there is some problem with the Official Opposition spokesman on which I will not elaborate now, we will go to the other opposition spokesman for 15 minutes and then to the government for the first round.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 4 décembre 1984

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Messieurs, il est maintenant 9h30, et nous avons le quorum pour entendre des témoignages. Nos témoins de ce matin sont la Commission canadienne des transports, l'Office du transport du grain et le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Nous sommes mardi aujourd'hui, et nous savons tous qu'un grand nombre de comités se réunissent, sans parler de la Chambre. Cela vous explique donc le nombre assez limité de membres présents, mais ce n'est pas la quantité qui compte, plutôt la qualité. Nous pouvons donc commencer.

J'aimerais souhaiter la bienvenue au président de la Commission canadienne des transports. C'est la première fois que j'ai l'occasion de l'accueillir depuis qu'il occupe cette fonction, mais bien sûr, je l'ai rencontré maintes et maintes fois alors qu'il assumait d'autres responsabilités. Je suis heureux que vous ayez pu vous faire accompagner de vos collaborateurs, monsieur Marchand. Passons maintenant aux choses sérieuses.

Je ne sais pas si vous avez une déclaration préliminaire à faire au sujet de votre budget supplémentaire, mais en ce qui me concerne, plus tôt nous passerons aux questions, mieux cela vaudra.

**L'honorable Jean Marchand (président de la Commission canadienne des transports):** Vous avez tout à fait raison, monsieur le président. Il est inutile que je fasse une déclaration préliminaire. La situation est différente lorsqu'il s'agit du budget principal, mais aujourd'hui, tout ce que je tiens à faire avant que nous ne passions aux questions, c'est vous présenter ceux qui m'accompagnent.

Voici M. Gray, conseiller spécial auprès du président, ancien vice-président et président par intérim de la commission; M. Potvin, directeur exécutif du Comité des transports aériens, et M. Heads, directeur exécutif du Comité des transports ferroviaires. D'autres représentants de la commission sont également ici, mais je les présenterai tout à l'heure, si des questions leur sont adressées.

**Le président:** Merci. Nous allons maintenant passer aux questions.

Monsieur Tobin, êtes-vous prêt à commencer?

**M. Tobin:** Monsieur le président, je m'excuse... Je viens juste d'avoir une piqûre de gammaglobuline dans le grand fessier gauche, il y a environ cinq minutes, et je suis censé rester debout pendant au moins 15 minutes.

**Le président:** Dans ce cas, nous allons commencer par M. Benjamin, et suivre ensuite l'ordre habituel. Puisque le représentant de l'Opposition officielle n'est pas en mesure de poser ses questions maintenant, et je n'insisterai pas là-dessus, nous allons donner la parole au critique de l'autre parti

## [Text]

I am calling vote 120b of the Canadian Transport Commission, which is on page 222 of the blue book.

## TRANSPORT

B—Canadian Transport Commission

Vote 120b—Canadian Transport Commission . . . Operating expenditures . . . \$1,549,000

**The Chairman:** Mr. Benjamin, would you like to lead off? We will try to be as exemplary and as punctual as we were the other day.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. I am sorry Mr. Tobin is having his trouble. The location of that needle is called a proctological nuisance.

**The Chairman:** That is part of your time, Mr. Benjamin.

**An hon. member:** But it was worth it.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, Mr. Marchand, the payments to the railway companies determined by the provisions of the Western Grain Transportation Act, \$578,200,000: Could you give me a breakdown of that \$578,200,000?

• 0940

How much goes to CP, how much to CN, how much of it is funds for capital expenditures, in the case of each railway, and how much of it is for the so-called Crow Rate shortfall?

**Mr. Marchand:** I do not have that.

I do not know, Dr. Heads, if you have those details.

**Mr. J. Heads (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission):** Mr. Benjamin, we have the figures paid up to the end of November, which is virtually complete for the fiscal year, because the last payment is made in December and no payments will be made in January to March of 1985. So up to the end of November Canadian National Railways had been paid \$296 million and Canadian Pacific Limited had been paid \$240 million.

The amount of this payment is entirely to make up for the shortfall on the Crow. No moneys are paid over specifically as a capital allowance. However, under the requirements of the act, the railways are required—under Section 29 of the act—to indicate their investment intentions, and we in the commission are required to state that these investment intentions are adequate. After the event, we are required to state that the intentions have been carried out, and we are also, of course, as you know, required to audit all expenditures on maintenance of branch lines.

**Mr. Benjamin:** Can you tell us what the intentions are? If there are no funds from the first of December to the end of March, then their intentions must be all known and they are in the process of being carried out. Can you tell us what those intentions are in the case of each railway?

## [Translation]

d'opposition, pendant 15 minutes, lequel sera suivi du porte-parole de la majorité au premier tour.

Je mets en délibération le crédit 120b de la Commission canadienne des transports, qui se trouve à la page 223 du Livre bleu.

## TRANSPORTS

B—Commission canadienne des Transports

Crédit 120b—Commission canadienne des Transports—Dépenses de fonctionnement . . . \$1,549,000

**Le président:** Monsieur Benjamin, voulez-vous commencer? Nous allons essayer d'être aussi précis et aussi ponctuels que l'autre jour.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Je suis désolé pour M. Tobin. On lui a fait cette piqûre à un endroit bien inconfortable.

**Le président:** Votre temps s'écoule déjà, monsieur Benjamin.

**Une voix:** Mais cela en valait la peine.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, monsieur Marchand, le poste statutaire correspondant aux paiements à des compagnies de chemins de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest s'élève à 578,200,000\$. Pouvez-vous me donner une ventilation de ce chiffre?

Quelle somme est allée au CP, au CN, à des dépenses d'investissement, à ce qu'on appelle l'écart du Tarif du Nid-de-Corbeau, etc.?

**M. Marchand:** Je n'ai pas ces chiffres ici.

Les avez-vous, monsieur Heads?

**M. J. Heads (directeur exécutif, Comité des transports ferroviaires, Commission canadienne des transports):** Monsieur Benjamin, nous avons les chiffres correspondant aux sommes qui ont été versées jusqu'à la fin novembre, soit la quasi-totalité de l'année financière, puisque le dernier paiement sera versé en décembre, aucun versement n'étant prévu de janvier à mars 1985. Donc, à la fin novembre, le Canadien National avait reçu 296 millions de dollars et le Canadien Pacifique, 240 millions de dollars.

La totalité de cette somme sert à compenser l'écart du Tarif du Nid-de-Corbeau. Aucune somme n'est versée au titre des dépenses d'investissement. Cependant, l'article 29 de la loi oblige les sociétés de chemins de fer à faire connaître leurs projets d'investissement, et la Commission, quant à elle, est tenue d'indiquer si ces projets sont adéquats. Nous sommes tenus d'indiquer, *à posteriori*, si ces projets ont été menés à bien et nous devons également, comme vous le savez, procéder à la vérification comptable de toutes les dépenses consacrées à l'entretien des embranchements.

**M. Benjamin:** Pourriez-vous nous dire quels étaient les projets d'investissement de ces deux sociétés de chemins de fer? Puisqu'aucune somme ne doit leur être versée d'ici la fin du mois de mars, leurs projets d'investissement doivent être bien connus puisqu'elles doivent être en train de les réaliser.

[Texte]

**Mr. Heads:** Yes. They have indicated to us in detailed schedules what their intentions are on the branch line maintenance. They have indicated to us what their expenditures have been in equipment and track and what they intend to spend in the current year. I do not have those details with me, but we have certainly received those.

We examined these, and at the end of June—we are required to do this within 90 days of receipt of the intentions—we examined these and came to the conclusion that these moneys which they intended to expend this year appear to be adequate for the movement of grain. Nothing that has happened so far in the course of the current crop year indicates that that is not so, at least for this crop year.

**Mr. Benjamin:** All right. What is the amount of the capital spending intentions?

**Mr. Heads:** I regret I do not have that figure with me. I would have to advise you of it later.

**Mr. Benjamin:** I wish you would.

**Mr. Chairman,** those are the kinds of figures the committee is going to need. I would like to have them, if Mr. Heads can send them over to the clerk and the clerk could give us copies.

The funds provided, then, are really from the period January 1 to the end of November. Is that right?

**Mr. Heads:** Basically, yes, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** And they have until the end of March to use those funds. Then they will go into another year? Is that . . . ?

**Mr. Heads:** No, Mr. Benjamin. The arrangements which were made by the Department of Transport were that in the fiscal year 1984-85 the payments would be made for movements of grain in the calendar year 1984. So what we have paid—the figures I gave you from January to November cover all actual movements of grain made from January 1984 to November 1984 inclusive, and we only have one more month that we have to pay for in the current fiscal year.

**Mr. Benjamin:** But you in effect have really paid them everything they are going to get.

**Mr. Heads:** Bar one month, yes.

**Mr. Benjamin:** There will be a bit more yet for them to get?

**Mr. Heads:** Yes. December.

**Mr. Benjamin:** The \$98,170,000 on payments pursuant to the Railway Act: can you give us a breakdown on what that is for?

**Mr. Heads:** Yes. It is primarily subsidies on branch lines that are outside the Prairies. It would also include some backlog of clearing up payments that were due before the

[Traduction]

Pourriez-vous donc nous dire quels sont les projets d'investissement de chacune de ces deux sociétés?

**M. Heads:** Volontiers. Elles nous ont soumis des échéanciers détaillés en ce qui concerne leurs projets d'entretien des embranchements. Elles nous ont indiqué quelles dépenses elles avaient engagées pour l'équipement et la voie, et ce qu'elles avaient l'intention de dépenser pendant l'année. Je n'ai pas ces détails avec moi, mais je pourrais vous les faire parvenir.

Nous avons examiné tous ces chiffres et, à la fin du mois de juin, je vous signale entre parenthèses que nous sommes tenus de le faire dans les 90 jours qui suivent la réception de ces projets, à la fin de juin, donc, nous les avons examinés et sommes parvenus à la conclusion que leurs projets d'investissement pour cette année semblaient adéquats pour ce qui est du transport des céréales. Jusqu'à présent, rien n'indique le contraire, tout au moins pour cette année-récolte.

**M. Benjamin:** Bien. À combien s'élèvent leurs projets d'investissement?

**M. Heads:** Malheureusement, je n'ai pas ces chiffres avec moi. Je vous les ferai parvenir.

**M. Benjamin:** Je l'espère bien.

Monsieur le président, ce sont des chiffres dont le Comité aura besoin, et j'aimerais donc que M. Heads les fasse parvenir au greffier qui nous en distribuera ensuite des exemplaires.

Les sommes ont donc été versées entre le 1<sup>er</sup> janvier et la fin novembre, c'est cela?

**M. Heads:** Pour l'essentiel, oui, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Et elles ont jusqu'à la fin mars pour les dépenser. Ensuite, une autre année financière commencera, et . . . ?

**M. Heads:** Non, monsieur Benjamin. Il avait été entendu avec le ministère des Transports que, pendant l'exercice financier 1984-1985, les paiements correspondant au transport des céréales seraient effectués pendant l'année civile de 1984. Les sommes que nous avons versées jusqu'à présent, et dont je vous ai donné les montants pour janvier à novembre, correspondent à toutes les quantités de céréales qui ont été transportées entre janvier 1984 et novembre 1984 inclus; il ne nous reste donc plus qu'à verser le paiement du mois de décembre avant la fin de cet exercice financier.

**M. Benjamin:** Cependant, vous leur avez en réalité déjà donné tout ce qu'elles sont censées avoir.

**M. Heads:** Sauf un mois.

**M. Benjamin:** Donc, il leur en reste encore un peu à toucher?

**M. Heads:** Oui, le paiement du mois de décembre.

**M. Benjamin:** Pouvez-vous maintenant nous donner une ventilation du montant de 98,170,000\$, qui correspond aux paiements effectués à des compagnies de chemins de fer en vertu de la Loi sur les chemins de fer?

**M. Heads:** Volontiers. Il s'agit essentiellement de subventions pour les embranchements situés en dehors des Prairies. Cela comprend également un arriéré de paiements qui aurait

[Text]

Western Grain Transportation Act was operative. There are minor amounts of payments there for railway passenger services that are not operated by VIA.

• 0945

**Mr. Benjamin:** Is there nothing in the \$98 million branch line subsidies for branch line rehabilitation?

**Mr. Heads:** No, there is nothing there for branch line rehabilitation.

**Mr. Benjamin:** That comes out of the part of the Western Grain Transportation Act?

**Mr. Heads:** No, the branch line rehabilitation is a separate vote and that comes out of Transport Canada. The Commission has no part in the funding of the branch line rehabilitation. We do the audits of the branch line rehabilitation expenditures. This is done from our western division in Saskatoon.

**Mr. Benjamin:** Yes, there is \$49 million under rail freight transport—I see, Department of Transport. They also show a payment to CN and CP pursuant to Section 73(2) of the Western Grain Transportation Act of \$29 million. That is at page 220 of the supplementary estimates. They show \$29 million that they paid and you are paying another \$578. How come the department is paying some and the CTC the rest?

**Mr. Heads:** Prior to the Western Grain Transportation Act coming into effect in January of this year, the payments to the railways, while the legislation was under consideration in the House, was made by Transport Canada and not by the Commission. I suspect that is money relating to the year 1983.

**Mr. Benjamin:** So, money was paid to both railroads and the legislation was not even passed.

**Mr. Heads:** Yes. This is pursuant to Section 73, Mr. Benjamin, which is the transitional section. I am afraid I cannot comment further on that \$29 million. I am speculating that it relates to 1983 but it is not, of course, a payment made by the Commission, and Transport Canada would have to provide details.

**Mr. Benjamin:** Well, Mr. Chairman, I must be a little bit critical, sir. When we are considering estimates and supplementary estimates the committee will be asking questions to get the breakdown on these figures. I am surprised they are not available here and now. I hope, Mr. Heads, that you can get the ones I have asked for as quickly as possible.

Can you tell us whether the CTC is being asked to have anything to do with the pending court case before the federal

[Translation]

dû être versés avant l'entrée en vigueur de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Une petite fraction de ces sommes concernait également les services ferroviaires voyageurs qui ne sont pas exploités par VIA.

**M. Benjamin:** Cette somme de 98 millions de dollars, qui correspond aux subventions pour les embranchements, ne comprend rien pour la remise en état de ces embranchements?

**M. Heads:** Non, rien n'est prévu ici pour la remise en état des embranchements.

**M. Benjamin:** Cela relève-t-il de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest?

**M. Heads:** Non, la remise en état des embranchements constitue un crédit séparé, qui émerge au budget du ministère des Transports. La Commission n'a rien à voir avec le financement du programme de remise en état des embranchements. Nous sommes chargés de faire la vérification comptable des dépenses engagées dans ce domaine, opération qui se fait à notre division de l'Ouest, à Saskatoon.

**M. Benjamin:** Oui, je vois dans le budget du ministère des Transports un crédit de 49 millions de dollars pour le transport ferroviaire du fret. Dans le même crédit, il est également question d'un paiement de 29 millions de dollars versé au CP et au CN conformément au paragraphe 73(2) de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Ce crédit figure à la page 221 du budget supplémentaire. Le ministère des Transports leur verse donc 29 millions de dollars, et vous vous leur en versez encore 578 millions de dollars. Comment se fait-il que le Ministère en paie une partie et la CCT le reste?

**M. Heads:** Avant l'entrée en vigueur de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, en janvier dernier, les paiements aux sociétés de chemins de fer étaient versés par le ministère des Transports et pas par la Commission. Je suppose donc que la somme dont vous parlez correspond à l'année 1983.

**M. Benjamin:** En d'autres termes, des paiements ont été versés aux deux sociétés de chemins de fer avant même que la loi ne soit adoptée.

**M. Head:** C'est exact. Cela a été fait conformément à l'article 73, monsieur Benjamin, article qui permettait de faire la transition. Je suis désolé de ne pas pouvoir vous donner plus de détails sur cette somme de 29 millions de dollars, mais je suppose qu'elle correspond à l'année 1983. Comme elle n'a pas été versée par la Commission, vous devriez vous adresser au ministère des Transports pour avoir plus de précisions.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je suis obligé de me plaindre. Lorsque nous examinons un budget supplémentaire, il est évident que nous allons poser des questions et demander une ventilation plus précise des chiffres qui figurent dans ces budgets. Je suis donc surpris que nous ne puissions avoir ces renseignements maintenant. J'espère, monsieur Heads, que vous pourrez nous les faire parvenir le plus rapidement possible.

Pourriez-vous nous dire si la CCT est impliquée en quoi que ce soit dans l'affaire dont a été saisi la Cour fédérale, au sujet

## [Texte]

court on the legality of the implementation of the Western Grain Transportation Act or is that entirely under the Department of Transport?

**Mr. Heads:** Mr. Wetston.

**Mr. Marchand:** Mr. Wetston is our general counsel.

**Mr. H.I. Wetston (General Counsel, Canadian Transport Commission):** Mr. Benjamin, I believe the last time we were here, we had some discussion of this particular case and its status before the federal court. We are, of course, involved in this matter since the Canadian Transport Commission is the respondent in the application. We have continued with the appropriate handling of the case as is required by the rules of the federal court but as of August 22, 1984, there has been no further action on the actual appeal case. Obviously, this is the National Farmers' Union case that you are speaking of. At this stage the record is before the federal court and we are waiting for the completion of the case on appeal so that the arguments can be filed.

**Mr. Benjamin:** I do not know that it is in appeal, is it? It is the launching of an action.

**Mr. Wetston:** No, it is an appeal, sir.

**Mr. Benjamin:** An appeal from what? Oh, from a decision of the CTC.

• 0950

**Mr. Wetston:** Yes, that is right. You will recall that the decision involved... and I do have a summary of it here—RTC orders Nos. R-35928 and R-35927 of November 23, 1983; it was appealed to and confirmed by the review committee. I believe you had some involvement in that matter.

**Mr. Benjamin:** Yes, yes. I am the one who lodged the complaint before the CTC and then appealed it to the CTC and then appealed again to the Minister.

**Mr. Wetston:** Yes, that is correct.

**Mr. Benjamin:** And lost all three. So that was the original action. The NFU supported my action for the CTC, but they were not directly involved as far as I am aware.

**Mr. Wetston:** No, but they took the matter one step further to the Federal Court.

**Mr. Benjamin:** That makes it a new case, does it not?

**Mr. Wetston:** Of course, your matter was being disposed of by the tribunal and the Minister and at the same time the National Farmers Union launched an appeal in the Federal Court with respect to that very same order of the review committee. At this stage the matter is being processed in the Federal Court. But I have heard nothing from the National Farmers Union on the file since August 22, 1984.

**Mr. Benjamin:** I phoned them a couple of days ago. They are still waiting for the court to make a place for them on their calendar.

## [Traduction]

de la légalité de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, ou bien si cela relève uniquement du ministère des Transports?

**M. Heads:** Monsieur Wetston.

**M. Marchand:** M. Wetston est notre conseiller juridique.

**M. H.I. Wetston (conseiller juridique de la Commission canadienne des transports):** Monsieur Benjamin, la dernière fois que nous étions ici, nous avons déjà discuté de cette affaire dont a été saisie la Cour fédérale. Nous sommes bien sûr impliqués dans cette affaire puisque la Commission canadienne des transports est l'intimé dans cette procédure d'appel. Nous avons fait ce que les règlements de la Cour fédérale nous demandaient de faire, mais depuis le 22 août dernier, rien ne s'est produit. Vous voulez bien sûr parler de l'affaire du Syndicat national des cultivateurs, n'est-ce pas? Pour l'instant la Cour fédérale en est saisie, et nous attendons la fin de l'audition de l'appel pour déposer nos plaidoyers.

**M. Benjamin:** Je ne savais pas qu'il s'agissait d'un appel; je pensais qu'ils avaient intenté des poursuites.

**M. Wetston:** Non, il s'agit d'un appel.

**M. Benjamin:** Un appel contre quoi? Ah, contre une décision de la CCT.

**M. Wetston:** Oui, c'est cela. Il s'agissait de la décision relative aux ordonnances numéro R-35928 et R-35927 du 23 novembre 1983; cette décision a fait l'objet d'un appel et a été confirmée par le Comité de révision. Je sais que vous avez plus ou moins participé à tout cela.

**M. Benjamin:** Oui. C'est moi qui ai déposé une plainte devant la CCT, qui a ensuite fait appel auprès de la CCT et finalement auprès du ministre.

**M. Wetston:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Et j'ai perdu ces trois appels. Voilà donc comment cela a commencé. Le Syndicat national des cultivateurs m'a appuyé contre la CCT, mais je ne savais pas qu'il était allé si loin.

**M. Wetston:** Il a décidé de pousser l'affaire plus loin et d'en saisir la Cour fédérale.

**M. Benjamin:** Il s'agit donc d'une nouvelle affaire, n'est-ce pas?

**M. Wetston:** L'affaire qui vous concernait a été réglée par le tribunal et le ministre, mais en même temps, le Syndicat national des cultivateurs a interjeté appel en Cour fédérale au sujet de cette même décision du Comité de révision. Pour l'instant, c'est la Cour fédérale qui en est saisie, mais, que je sache, le Syndicat national des cultivateurs n'a rien fait depuis le 22 août 1984.

**M. Benjamin:** Je lui ai téléphoné il y a quelques jours. Ce syndicat attend toujours que la cour les convoque.

[Text]

**Mr. Wetston:** I see. At least our information is the same at this stage.

**Mr. Benjamin:** Yes. It is not the NFU that is holding this up. I will be interested to see how that turns out. It will be nice to see if the railroads have to give that money back to the Canadian Wheat Board, that was overcharged to the farmers. Mr. Chairman, that is all I will use for now, but you can put me down for the second round.

**The Chairman:** Fine, I will put you in the second round. We also have Mr. Angus on the second round. I will take other names, but at the moment Mr. Taylor, sir, you have 15 minutes, and others who want to ask questions it is a wide open ball game. Mr. Marchand, an experienced administrator, conciliator and ex-politician, is very familiar with handling questions, so it is a time for members to ask questions on transportation of the CTC. Anyway, Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Yes, Mr. Chairman and Mr. Marchand, gentlemen. I would like to ask some questions in connection with the statements on page 220. First of all on urban transport, could I have a breakdown of that \$100 million?

**Mr. Marchand:** Under urban transport you said?

**Mr. Taylor:** Yes.

**Mr. Marchand:** On page 220?

**Mr. Taylor:** Yes.

**Mr. Marchand:** It is \$6 million. It is \$6 million. This is what you are referring to?

**Mr. Taylor:** Yes. On the grants.

**Mr. Marchand:** On the grants?

**Mr. Taylor:** At the very top of the page.

**Mr. Marchand:** Yes. This is Transport Canada. It is not the Transport Commission. It does not come through the commission at all; it is done directly by Transport Canada.

**Mr. Taylor:** You mean, you do not handle the highway-railroad grade-crossing grants?

**Mr. Marchand:** Excuse me. I would prefer Mr. Heads to tell you directly. It would be clearer.

**Mr. Heads:** Mr. Taylor, you are correct. We handle the grade-crossing fund. The grade-crossing fund makes grants for the protection of railway crossings as you know, of course, in respect of bells, lights and gates. However, on grade separations the responsibility for that lies with Transport Canada. In actual fact, when a grade separation is going to take place we do carry out most of the engineering work for Transport Canada at their request, but the budget items for grade separations relate to the budget of Transport Canada. And this particular item you have on here I think must relate to grade separations that have not yet been completed.

[Translation]

**M. Wetston:** Je vois. Nous avons au moins les mêmes informations.

**M. Benjamin:** Oui. Ce n'est donc certainement pas le syndicat qui fait retarder les choses. Je serais curieux de savoir comment cela va tourner. J'aimerais tellement que les sociétés de chemins de fer soient obligées de rendre cet argent à la Commission canadienne du blé, qui avait exigé des paiements excessifs des producteurs. C'est tout ce que j'ai à dire pour l'instant, monsieur le président, mais vous pouvez inscrire mon nom pour le deuxième tour.

**Le président:** D'accord. Nous avons également le nom de M. Angus pour le deuxième tour. Je suis prêt à inscrire d'autres noms, mais pour l'instant, je vais donner 15 minutes à M. Taylor et à ceux qui voudront également poser des questions. Tout le monde est libre de le faire. M. Marchand, qui a une longue expérience d'administrateur, de conciliateur et de politicien, sait parfaitement comment répondre aux questions. Il est donc temps que les députés lui en posent au sujet de la CCT. Enfin, quoi qu'il en soit, c'est à vous M. Taylor.

**M. Taylor:** Merci, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions au sujet des postes budgétaires de la page 221. Tout d'abord, en ce qui concerne les transports urbains, j'aimerais avoir une ventilation de cette somme de 200 millions de dollars?

**M. Marchand:** Les transports urbains, vous dites?

**M. Taylor:** Oui.

**M. Marchand:** À la page 221?

**M. Taylor:** Oui.

**M. Marchand:** Je vois une somme de 6 millions de dollars pour les transports urbains. De quoi parlez-vous?

**M. Taylor:** Moi, je parle des subventions.

**M. Marchand:** Des subventions?

**M. Taylor:** Oui, tout au haut de la page.

**M. Marchand:** Je vois. Ce crédit relève du ministère des Transports, et non pas de la Commission canadienne des transports.

**M. Taylor:** Vous voulez dire que vous n'avez rien à voir avec les subventions versées dans le cadre du Programme de sécurité des passages à niveau?

**M. Marchand:** Excusez-moi, je vais demander à M. Heads de vous répondre, ce sera plus clair.

**M. Heads:** Monsieur Taylor, vous avez raison, nous nous occupons de la caisse de sécurité et des passages à niveau. Cette caisse permet de verser des subventions relativement à la sécurité des passages à niveau, et cela concerne notamment l'installation de barrières et de signaux lumineux et sonores. Cependant, pour ce qui est des croisements étagés, c'est le ministère des Transports qui en est responsable. En fait, c'est nous qui nous nous occupons de la plupart des travaux d'ingénierie qu'implique la construction d'un croisement étagé, et nous le faisons à la demande du ministère des Transports, mais les crédits nécessaires à cette construction émanent du budget du ministère des Transports. Ainsi, le montant que vous

[Texte]

I note also that on the Transport Canada estimates there is a grant for Operation Lifesaver, which is an organization dedicated to trying to reduce railway-crossing accidents, and we do have some quite considerable liaison with Operation Lifesaver, but the grant is provided by Transport Canada.

**Mr. Taylor:** Then, where are your figures for the grade-crossing fund?

**Mr. Heads:** They are not on page 222 because we have not asked for supplementary estimates on that.

**Mr. Marchand:** They are not in the main estimates?

**Mr. Heads:** They are in the main estimates.

**Mr. Taylor:** So you do not have that figure available?

**Mr. Heads:** Yes I do. The grade-crossing fund is \$10 million.

**Mr. Taylor:** So, could we have a breakdown of that \$10 million?

• 0955

**Mr. Heads:** It is practically all spent on the installation of bells and lights. Some of it is spent on gates. Were you envisaging a breakdown by province, or by . . . ?

**Mr. Taylor:** Yes, I was envisaging a breakdown by province. But, in addition to that, I would like to have a breakdown on how much these lights and bells are presently costing. Are they done by competitive bid? Who establishes these prices for the lights and bells?

**Mr. Heads:** The cost of putting in lights and bells at a crossing is running, I think, at about \$60,000 to \$75,000. It varies, depending upon the engineering requirements of the crossing, of course.

The funding for this is provided 80% out of the grade-crossing fund, 12.5% by the municipality and 7.5% by the railway. These percentages were established some time back in time and we are in the process of reviewing this at the moment.

**Mr. Taylor:** Who is it who has the final say with regard to the price of the lights and bells?

**Mr. Heads:** Basically, it is the CTC, because the estimate is worked out for the work by the railway under road authority and we have to certify that this is a reasonable type of estimate.

**Mr. Taylor:** That is the information I want. For a number of years I have been convinced that the lights and bells are just exorbitantly priced. I just cannot find \$70,000 in these lights and bells. I would like to have a breakdown of this price, because someone, I think, is kidding someone else. The CTC pays 80%?

**Mr. Heads:** That is correct.

[Traduction]

avez ici doit concerner des croisements étagés dont la construction n'est pas terminé.

Le budget du ministère des Transports comprend également une subvention au Comité pour l'opération gar-O-train, dans le but de réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau; nous avons établi une liaison très étroite avec ce comité, mais c'est le ministère des Transports qui lui verse une subvention.

**M. Taylor:** Puisque c'est vous qui vous occupez de la caisse relative à la sécurité des passages à niveau, où se trouvent les crédits correspondants?

**M. Heads:** Ils ne figurent pas à la page 223 étant donné que nous ne demandons pas de crédits supplémentaires pour cela.

**M. Marchand:** Ces crédits ne figurent pas dans le budget principal?

**M. Heads:** Si.

**M. Taylor:** Donc, vous n'avez pas ce chiffre ici.

**M. Heads:** Si. Cette caisse comprend 10 millions de dollars.

**M. Taylor:** Pourrions-nous avoir une ventilation de ce chiffre?

**M. Heads:** Tout est pratiquement dépensé pour l'installation de sonneries et de signaux lumineux. Une certaine partie a été consacrée aux barrières. Est-ce que vous envisagiez une ventilation par province ou par . . .

**M. Taylor:** Oui, par province. Mais en plus, je voudrais avoir une ventilation quant aux coûts actuels de ces signaux lumineux et de ces sonneries. On procède donc, à cet égard, par appels d'offre? Qui établit les prix de ces signaux et de ces sonneries?

**M. Heads:** L'installation des signaux lumineux et des sonneries aux passages à niveau se chiffre à environ 60,000\$ à 75,000\$. Cela varie en fonction de la complexité technique de chaque passage.

Dans ce domaine, les subventions proviennent à 80 p. 100 du fonds consacré aux passages à niveau, à 12,5 p. 100 de la municipalité et à 7,5 p. 100 des chemins de fer. Ces pourcentages ont été établis il y a quelque temps, et nous sommes en train de les analyser.

**M. Taylor:** En définitive, qui a le dernier mot quant au prix des signaux avertisseurs lumineux et sonores?

**M. Heads:** Essentiellement, c'est la CCT, car le budget des travaux est déterminé par les chemins de fer relevant des transports de surface, et nous devons attester que les montants sont raisonnables.

**M. Taylor:** C'est ce que je voulais savoir. Depuis un certain nombre d'années, je suis convaincu que le prix des signaux lumineux et sonores est exorbitant. Je ne vois vraiment pas pourquoi ils devraient coûter 70,000\$. J'aimerais donc une ventilation de ce prix, car je crois que quelqu'un se moque de nous. Est-ce que la CCT paie 80 p. 100?

**M. Heads:** En effet.

## [Text]

**Mr. Taylor:** So consequently the CTC should have an 80% interest in getting the right kind of price. Is there any competition? Is there any competitive price? Or is this established by somebody and accepted?

**Mr. Heads:** To the best of my knowledge, this has not been put out for competitive tender. But I would like the opportunity to reply in writing on the cost breakdown and exactly on the contracting process, if I may, Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Could you? And could you include in that how this price is arrived at?

**Mr. Heads:** Yes, Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you. The next question I would like to deal . . .

**The Chairman:** Excuse me, is that reply going to be directed to Mr. Taylor?

**Mr. Heads:** Mr. Chairman, we would send this to the Clerk of the Committee and he could . . .

**The Chairman:** Yes, I think that would be better. That is why I want to get the procedure defined, if that is all right, Mr. Taylor, because it is of some interest to other members. If it could come to the committee, we will circulate copies to the members.

**Mr. Taylor:** Yes. The second question I have is in connection with highway transport, on page 220. I notice that there are contributions to the Province of New Brunswick for highway construction. Is this the only province that received any grants for highway construction from the CTC?

**Mr. Marchand:** This is another thing that is exclusive to Transport Canada. We cannot answer your question.

**Mr. Taylor:** It is Transport Canada that I am talking to. You have down there \$2 billion.

**The Chairman:** No, you are talking to the department now. That item is departmental and this is the commission.

**Mr. Taylor:** Okay. That is fine.

**The Chairman:** We are going to be generous here, but we have to stick more to the generality of the items. Is that all?

**Mr. Taylor:** Yes, that is all for now.

**The Chairman:** I see only Mr. Angus . . . Oh, Mr. Tobin, are you feeling better? We will let you go, and you can have your 15 minutes.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want you to know that I have the sympathies of the Parliamentary Secretary, who has had to undergo such excruciating pain to fulfil his duties to his country by travelling to—wherever. Gamma globulin in the left gloom is not a laughing matter, Mr. Chairman.

## [Translation]

**M. Taylor:** Par conséquent, elle devrait avoir intérêt, dans cette même proportion, à ce que le prix soit juste. Y a-t-il une certaine concurrence quant au prix, ou est-ce que quelqu'un le fixe et qu'il est accepté par la suite?

**M. Heads:** Pour autant que je sache, les appels d'offre n'ont pas été adressés à la concurrence. Mais je voudrais avoir la possibilité de vous répondre par écrit à propos de la ventilation des coûts et pour vous donner aussi des précisions sur les contrats, avec votre permission, monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Vraiment? Et pourriez-vous ajouter aussi la façon dont ce prix a été fixé?

**M. Heads:** Oui, monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Je vous remercie. La prochaine question dont je voudrais parler . . .

**Le président:** Excusez-moi, cette réponse sera-t-elle adressée à M. Taylor?

**M. Heads:** Monsieur le président, nous pourrions l'envoyer au greffier du Comité et à son tour il . . .

**Le président:** Oui, je pense que ce serait mieux. Je voulais préciser la façon de procéder, avec votre permission, monsieur Taylor, car la question peut intéresser d'autres membres du Comité. Si la réponse nous parvient, nous en ferons distribuer des exemplaires aux membres.

**M. Taylor:** Oui. Ma deuxième question concerne le transport par autoroute, à la page 221. Je constate que des contributions ont été versées au Nouveau-Brunswick pour la construction de routes. D'autres provinces ont-elles reçu des subventions de la CCT pour ce genre de construction?

**M. Marchand:** C'est encore une question qui relève exclusivement de Transports Canada, et nous ne pouvons pas y répondre.

**M. Taylor:** C'est de Transports Canada que je parle. Vous avez inscrit 1 à 2 milliards de dollars.

**Le président:** Non, vous parlez maintenant du ministère. Ce poste est ministériel, et c'est la Commission qui comparaît.

**M. Taylor:** Très bien. D'accord.

**Le président:** Nous allons être généreux ici, mais vous devez vous en tenir davantage à la généralité de ces différents postes. Est-ce tout?

**M. Taylor:** Oui, pour le moment.

**Le président:** Je ne vois que M. Angus . . . Oh, M. Tobin, vous sentez-vous mieux? Nous vous laisserons partir et vous pouvez prendre vos 15 minutes.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je voudrais que vous sachiez que j'ai toute la sympathie du secrétaire parlementaire qui a énormément souffert pour accomplir sa tâche envers son pays en se rendant à . . . où que ce soit. De la gammaglobuline dans le grand fessier gauche, ce n'est pas drôle, monsieur le président.

• 1000

**The Chairman:** No, it is not.

**Le président:** Non, en effet.

[Texte]

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, thank you very much for your understanding and patience.

I am interested in directing to the Canadian Transport Commission a series of questions which I suppose might be labelled "theoretical", but I am concerned that the Canadian Transport Commission maintain the arm's-length relationship it has with government as government in particular attempts to implement the cutbacks announced in the Wilson statement of a few weeks ago Thursday.

My concern is that when we have a look at the cutbacks in the various sectors it becomes apparent that the government does not yet know where in fact these savings will be found. They know in some cases generally how money is to be saved but they do not know specifically where savings are to be found.

I take as an example the Air Transport Committee under the Canadian Transport Commission. Some years ago an attempt was made by various airlines, specifically EPA in the case of Newfoundland, to reduce its service to a number of stops that it now undertakes and some discussion of doing the same in, I believe, northern New Brunswick.

The one case I am very familiar with is the one with respect to EPA's attempt in an appeal to the Canadian Transport Commission to discontinue service in Deer Lake. Both Stephenville and Deer Lake are airports on the west coast of Newfoundland. They were not successful, but I note that at the same time EPA was attempting to withdraw service from Deer Lake by claiming that its catchment area really could be served from one airport in western Newfoundland . . .

**Mr. Marchand:** Are you talking about before CP decided to buy . . .

**Mr. Tobin:** Yes, I am . . .

**Mr. Marchand:** Before.

**Mr. Tobin:** —but I am setting up a hypothetical situation. At the same time EPA was attempting to go to CTC to pull out of one of those two airports—they are 90 miles or 100 miles apart—Transport Canada itself had brought down a report called *Air Rationalization Policy for Atlantic Canada* and in the report one of the options available to the department and to the Minister was to close down one of those two airports or to reduce it to a community airport.

I am concerned that there cannot be any possibility of the CTC in effect finding itself in the position of a referee as Transport Canada attempts to find areas to make cuts to match the targets that have been established by Mr. Wilson; for example, the possibility of EPA again. It has just discontinued 737 service into many airports in Newfoundland to put on this air maritime business, which, as I am sure these gentlemen know, is having very severe problems. I am concerned that Transport Canada not find itself in the position of having EPA knocking at its door again and being used as a way of phasing out airport operations in rural areas that will

[Traduction]

**M. Tobin:** Monsieur le président, je vous remercie beaucoup de votre compréhension ainsi que de votre patience.

Je voudrais poser à la Commission canadienne des transports une série de questions que l'on pourrait peut-être qualifier de théoriques, mais je crois qu'il faudrait que la Commission canadienne des transports maintienne son indépendance par rapport au gouvernement, d'autant plus que ce dernier essaie de mettre en oeuvre les coupures annoncées par M. Wilson, il y a quelques semaines, un jeudi.

La difficulté, selon moi, c'est que lorsque l'on examine les coupures dans les différents secteurs, il devient apparent que le gouvernement ne sait pas encore où des économies pourront être réalisées. Il sait, parfois et de façon générale comment économiser de l'argent, mais il ne sait pas précisément où trouver des économies.

Je prends par exemple le Comité des transports aériens relevant de la Commission canadienne des transports. Il y a quelques années, diverses compagnies aériennes . . . en particulier, EPA, dans le cas de Terre-Neuve, a essayé de desservir moins de localités qu'actuellement, et elle se proposerait d'appliquer des réductions semblables dans le nord du Nouveau-Brunswick, semble-t-il.

Je connais très bien ce cas: EPA s'était adressé à la Commission canadienne des transports pour lui demander de supprimer le service à Deer Lake. Stephenville et Deer Lake sont des aéroports sur la côte ouest de Terre-Neuve. Elle n'a pas obtenu gain de cause, mais je constate qu'en même temps, EPA essayait de supprimer le service à Deer Lake sous prétexte que sa zone de captage pourrait être en fait desservie depuis un aéroport dans l'ouest de Terre-Neuve . . .

**M. Marchand:** Parlez-vous de la situation avant que le CP ne décide d'acheter . . .

**M. Tobin:** Oui, je . . .

**M. Marchand:** Avant.

**M. Tobin:** . . . mais je vous donne une situation hypothétique. En même temps qu'EPA essayait de s'adresser à la CCT pour se retirer de l'un de ces deux aéroports—ils sont distants de 90 ou de 100 milles l'un de l'autre—de son côté, Transports Canada avait publié un rapport intitulé «Rationalisation de la politique concernant le Canada Atlantique», rapport dans lequel l'une des options possibles pour le Ministère ainsi que pour le ministre était de fermer l'un de ces deux aéroports ou de le réduire au statut d'aéroport local.

Il ne faudrait pas qu'éventuellement la CCT se trouve dans une position d'arbitre, lorsque Transports Canada essaiera de trouver où procéder à des coupures pour atteindre les objectifs fixés par M. Wilson, avec, par exemple, la possibilité de donner suite aux demandes de EPA. Cette compagnie vient de supprimer les vols sur appareils 737 dans beaucoup d'aéroports à Terre-Neuve pour créer ce secteur aérien et maritime, qui, comme le savent sans doute les membres du Comité, traverse de très graves difficultés. Il ne faudrait pas qu'EPA vienne à nouveau frapper à la porte de Transports Canada pour l'utiliser comme moyen de supprimer progressivement les services d'aéroports dans des régions rurales, ce qui avantagerait

[Text]

make the airlines happy and presumably would make Transport Canada happy because it would lessen their requirements.

Can the chairman assure me there is no way that kind of exercise . . .

**Mr. Marchand:** If you talk only of the airports, the airports of course are not within our jurisdiction. Those are within the Department of Transport jurisdiction exclusively.

As far as the rest is concerned, maybe Mr. Potvin would like to make some comments. Mr. Potvin is the Executive Director of the Air Transport Committee.

**Mr. L.G. Potvin (Executive Director, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission):** Mr. Tobin, it is a very complex issue because you have posed some hypothetical bounds around it. I can say that there is no way an air carrier who has a class 1 or class 2 licence can withdraw its service without making application to the Air Transport Committee.

The committee in examining that application would go through the same steps basically that it went through in the first review of the application from EPA.

The implications of a cutback by Transport Canada in the facilities that would be available at an airport would be one of the factors taken into account, but let me hasten to assure you that in many instances the Air Transport Committee has approved a service for which the facilities were not in place, the clear implication being that the committee saw a need for the service and that it was up to the government to see to the provision of facilities when it could.

• 1005

**Mr. Tobin:** Let me just grasp the highlight of the comment you made that the CTC in making its decision—certainly one of the factors would be the indication by the government to provide or not to provide facilities or to enhance, for that matter to scale back, facilities. It is my very strong sense that we are going to see in the case of the Atlantic region—I can certainly think in the case of northern New Brunswick, Newfoundland, I would suspect some parts of northern Ontario—that current levels of operation maintained by Transport Canada on the air side in order to try to facilitate or find the savings the government has asked for—the Finance minister has asked for—they are going to be having to look on the air side at some of the levels of operation that occur in northern Ontario, Atlantic Canada, northern New Brunswick, western and northern Newfoundland. I think Transport Canada is sending that kind of signal out to carriers. Especially those who find themselves in a position now where they would probably rather run a commuter-type service out of the rural regions into a central point and pick up the jet service there: I see very much—not in any devious way—but some collusion occurring.

I am wondering how important a factor is that when CTC is advised by Transport Canada they want to scale down the cost of their operations by scaling down operations by seeing airports become more community-based versus maintained by Transport Canada itself for Class 1 carrier level.

[Translation]

rait les compagnies aériennes et qui plairait sans doute à Transports Canada puisque cela diminuerait leurs exigences.

Le président peut-il m'assurer que ce procédé ne sera nullement . . .

**M. Marchand:** Si vous ne parlez que des aéroports, ils débordent bien sûr du cadre de notre compétence. Ils ne relèvent que du ministère des Transports.

Quant au reste, M. Potvin voudrait peut-être ajouter autre chose. M. Potvin est directeur administratif du Comité des transports aériens.

**M. L.G. Potvin (directeur administratif, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports):** Monsieur Tobin, c'est une question fort complexe car vous l'avez limitée par certaines hypothèses. Je puis dire qu'en aucun cas, un transporteur aérien qui a un permis de catégorie 1 ou 2 ne peut retirer son service sans en faire la demande au Comité des transports aériens.

En examinant cette dernière, le Comité parcourt essentiellement les mêmes étapes que celles qu'il avait utilisées lors du premier examen de la demande de EPA.

Les répercussions d'une réduction, par Transports Canada, des installations qui seraient disponibles dans un aéroport seraient l'un des facteurs pris en compte, mais je voudrais quand même vous dire que dans bien des cas le Comité des transports aériens a approuvé un service pour lequel il n'existait pas d'installations, l'implication étant que le Comité a vu la nécessité du service et que c'était au gouvernement d'assurer, lorsqu'il le pourrait, la fourniture des installations.

**M. Tobin:** Vous avez donc bien dit qu'en prenant sa décision, la CCT . . . certainement, l'un des facteurs serait l'indication, par le gouvernement, de fournir ou non les installations, de les améliorer, ou même de les réduire. J'ai vraiment l'impression que pour ce qui est de la région de l'Atlantique—certainement dans le nord du Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve et peut-être même dans certaines régions du nord de l'Ontario—les volumes actuels de services maintenus par Transports Canada dans le secteur aérien, pour faciliter ou trouver les économies qu'a demandées le gouvernement, le ministre des Finances . . . on cherchera du côté des transports aériens, des services dans le nord de l'Ontario, le Canada atlantique, le nord du Nouveau-Brunswick, l'ouest et le nord de Terre-Neuve. Je pense que Transports Canada est en train de faire passer ce message aux transporteurs. Particulièrement ceux qui se trouvent actuellement dans une situation telle qu'ils préféreraient sans doute offrir un service de navette depuis les régions rurales jusqu'à une grande agglomération où ils assureraient le service par avion à réaction; il y a beaucoup—ce n'est pas du tout tortueux—mais enfin, je vois là une certaine connivence.

Est-ce un facteur important lorsque Transports Canada fait savoir à la CCT qu'il souhaite réduire les coûts de ses opérations par une diminution des activités où les aéroports deviendraient plutôt locaux qu'entretenus par Transports Canada pour des transporteurs de la catégorie 1.

[Texte]

**Mr. Potvin:** It is one of the factors, certainly not the major factor that is taken into account in the committee decision. Let me also refer to the recently issued interim or summary report of the northern and remote areas hearing, where great emphasis was placed on the need for adequate facilities, not only airports but airways, which are every bit as important, as you well know, sir, in the provision of an adequate transportation system for Canada's less well served regions.

So all I can tell you, sir, is it is one of the factors. It is not the key factor. It certainly is something the government would make clear to the carrier. But for the carrier to rely on that and indicate that the whole thesis was based on that would be extremely difficult, as witness the first go-around that we had on Deer Lake—Stephenville.

The committee's arms-length relationship that you refer to—and I am just using your terms in that—I think would be respected, and the committee may come to a decision saying that the need for the service is there. That does not compel the government to make the investment. It simply says on the basis of public convenience and necessity the committee has come to the conclusion that air transportation service is warranted. Somebody then has to see to the provision of the facilities.

**Mr. Tobin:** So what you are saying in essence is that the committee in its wisdom and its arm's-length relationship with government would determine what provides for a reasonable level of service to particular rural areas of Canada, but beyond that, beyond making a statement of what the committee recognizes or recommends to be a reasonable level of service, the government is not in any way compelled or bound or required to provide the necessary services to ensure that your recommendation can be fulfilled.

**Mr. Potvin:** No, it is not—although having been with Transport, I know they do take that into account as well in fashioning their budgets.

**Mr. Tobin:** I know they do. But they probably have not had as big a cutback to grapple with for some time as is currently the case.

I think it is important to put on the record two things. First, the CTC decision or recommendation in itself is no guarantee of any service. Previous CTC decisions that have been taken and that recognized specific catchment areas and requirements in certain areas are no guarantee of continuing service where it already exists.

**Mr. Marchand:** No, but it can be used as an argument. If we decide that we should have service between two communities, after that, of course, it is up to the Minister of Transport. If the Minister of Transport in Ottawa says you build the facilities and we decide there is no reason to deliver a licence, we would be in a silly position.

[Traduction]

**M. Potvin:** C'est l'un des facteurs, certainement pas le principal, qui est pris en compte dans la décision du Comité. Je rappellerai aussi le rapport intérimaire ou le résumé récemment publié quant aux audiences sur les régions du Nord et les régions lointaines, dans lequel on avait beaucoup insisté sur la nécessité d'installations adéquates, pas seulement d'aéroports mais aussi de compagnies aériennes, qui sont toutes aussi importantes, comme vous le savez bien, monsieur, pour assurer un réseau de transport satisfaisant à l'intention des régions du Canada qui sont moins bien desservies.

Tout ce que je puis vous dire, monsieur, c'est que c'est l'un des facteurs qui intervient. Ce n'est pas le facteur essentiel. C'est certainement ce que le gouvernement voudrait préciser aux transporteurs. Mais il serait extrêmement difficile que le transporteur s'appuie là-dessus et qu'il dise que c'est la base de toute sa thèse, comme l'a bien montré le premier tour de discussions que nous avons tenues sur Deer Lake—Stephenville.

L'indépendance du comité dont vous avez parlé—et je vous cite—serait respectée, et il pourrait décider que le service s'impose dans cette région. Le gouvernement n'est pas tenu, par là, de faire des investissements. Il est simplement indiqué que eu égard à la commodité et aux besoins du public, le comité en est arrivé à la conclusion que le service de transport aérien se justifie. Ensuite, quelqu'un doit veiller à la fourniture des installations.

**M. Tobin:** Vous dites donc qu'essentiellement, après réflexion et compte tenu de son indépendance par rapport au gouvernement, le comité détermine ce qui constitue un niveau raisonnable de services pour certaines régions rurales du Canada, mais outre cette recommandation, le comité ne peut pas faire grand chose, et le gouvernement n'est ni tenu ni obligé ni requis d'offrir les services nécessaires à l'application de cette recommandation.

**M. Potvin:** Non, ce n'est pas... cependant, j'ai travaillé au ministère des Transports, et je sais qu'il en tient compte aussi pour élaborer son budget.

**M. Tobin:** Je le sais. Mais il n'a probablement pas dû s'attaquer depuis longtemps à une réduction aussi considérable que celle-ci.

Il me paraît important de dire deux choses. Tout d'abord, en soi, la décision ou la recommandation de la CCT ne garantit pas le service. L'ancienne décision que la commission a prise et qui admettait différents services requis dans certaines localités n'en garantit pas le maintien s'ils existent déjà.

**M. Marchand:** Non, mais elles peuvent être utilisées comme arguments. Si nous décidons qu'il faudrait offrir un service entre deux localités, par la suite, c'est au ministre des Transports d'en décider. S'il vous dit à Ottawa de construire les installations et que nous décidions qu'il est inutile de délivrer un certificat, notre position serait absurde.

[Text]

[Translation]

• 1010

**Mr. Marchand:** Maybe we will have some more Mirabels.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, through you, let me ask Mr. Marchand or Mr. Potvin, surely the whole notion of the sale of Air Canada is one that members of the CTC must be extremely interested in. The other day the Minister was here before the committee and indicated that a Mr. Cochrane, on an informal basis, was doing some advance scouting on this whole question, having some conversations with various people in the industry, talking to people who may or may not be interested in purchasing the airline, for example the Employees Ownership Committee of Air Canada. I am wondering what the process is in so far as the CTC's involvement in the question of a sale. Is CTC in a position to offer its opinion previous to a sale occurring, or is the CTC concerned that Air Canada be sold in whole or in pieces? Perhaps you could enlighten me as to what your involvement is.

**Mr. Marchand:** Your question is whether Air Canada is going to be privatized, or not?

**Mr. Tobin:** Yes.

**Mr. Marchand:** Well, it is not the commission that is going to decide that; and anyway I doubt even that the commission will be consulted.

**The Chairman:** Mr. Potvin, do you have anything to add?

**Mr. Potvin:** It is essentially, sir, a policy issue in the first instance, and the Minister is the policy maker. The Minister decides whether you should proceed in a certain direction.

Now at some point in time, if a decision were taken by the government to move in a certain direction, and the consequences of that were a matter that had to come before the commission, then an application would be made. For example, the sale of Nordair; the negotiations were concluded but the transaction had to be approved by the committee. So downstream, yes, the committee would have an involvement, and the committee would, proceeding in its normal manner, if it were to transpire, advertise it in the normal manner. There would be opportunity then for comments from the general public, from others in the industry, and then the committee would take a decision on that.

**Mr. Tobin:** There would be an opportunity for public hearings into the proposed sale?

**Mr. Potvin:** It could be a matter for a public hearing; it would depend.

**Mr. Marchand:** But it is clear, Mr. Potvin, that on the decision of selling Air Canada we do not have anything to say on that.

**Mr. Potvin:** No, no.

**Mr. Marchand:** But the conditions and the consequences, there we can of course be involved.

**M. Marchand:** Nous aurons peut-être ainsi quelques autres Mirabels.

**M. Tobin:** Monsieur le président, par votre entremise, je voudrais demander à M. Marchand ou à M. Potvin... toute la question de la vente d'Air Canada intéresse sans doute énormément les membres de la CCT. L'autre jour, le ministre a comparu devant le Comité et il a dit qu'un certain M. Cochrane examinait toute cette question à titre officieux, qu'il avait discuté avec certains représentants de l'industrie, avec des gens qui s'intéressent ou non à acheter de la compagnie aérienne, par exemple le Comité de la participation des employés, d'Air Canada. J'aimerais savoir quel serait le rôle de la CCT dans une vente éventuelle. Peut-elle donner son opinion avant qu'elle intervienne ou la CCT craint-elle qu'Air Canada ne soit vendu en tout ou en partie? Vous pourriez peut-être me dire quel est votre rôle à cet égard.

**M. Marchand:** Vous me demandez si Air Canada va être privatisé ou non?

**M. Tobin:** Oui.

**M. Marchand:** La commission n'en décidera pas, et quoi qu'il en soit, je doute même qu'elle soit consultée.

**Le président:** Avez-vous autre chose à ajouter, monsieur Potvin?

**M. Potvin:** Il s'agit essentiellement et d'abord d'une question de politique, monsieur, et c'est le ministre qui détermine les politiques. Il décide s'il y a lieu de s'orienter vers telle ou telle voie.

Plus tard, si le gouvernement décide de s'orienter dans telle ou telle voie ayant des conséquences telles que la Commission devrait en être saisie, une demande sera alors présentée. Je citerai l'exemple de la vente de Nordair; les négociations étaient été terminées, mais le Comité devait approuver la transaction. Il joue donc un rôle par la suite, et il procédera comme à l'accoutumé: si la question peut être divulguée, il la fera connaître de la façon habituelle. Il sera alors possible au public, aux gens de l'industrie, de faire connaître leur point de vue sur lesquels se basera la décision du Comité.

**M. Tobin:** Il y aurait donc la possibilité d'audiences publiques à propos de la vente proposée?

**M. Potvin:** C'est possible, mais cela dépend.

**M. Marchand:** Mais il est clair, monsieur Potvin, qu'à propos de la décision de vendre Air Canada nous n'avons rien à dire.

**M. Potvin:** Non, non.

**M. Marchand:** Mais nous pouvons intervenir pour ce qui est des conditions et des conséquences.

[Texte]

**Mr. Tobin:** This is the point I am trying to raise, Mr. Chairman.

**The Chairman:** You are over your time. I am not going to be too strict, but we have to get moving around here. You are over your time, Mr. Tobin, but you are also over your jurisdiction. The answer of the president is that in terms of the policy decision on Air Canada, that does not involve these gentlemen. Later on in terms of applications and licences, obviously they could be involved.

**Mr. Tobin:** That is the matter I am trying to get at, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Do you want to put yourself down for the second round, then?

**Mr. Tobin:** I certainly do.

**The Chairman:** Okay, that is the first round of 15 minutes. We are going to move with dispatch; the second round at 10 minutes, and any member is able to ask questions. I am trying to hint.

Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to talk in terms of the CTC versus the GTA, and the transition. Can you give me an indication as to what responsibilities were taken from the CTC and transferred over to the Grain Transportation Authority?

**Mr. Marchand:** Dr. Heads, can you answer that, please?

**Mr. Heads:** I think, Mr. Angus, the only responsibility transferred over was the bulk grain co-ordinator functions at Thunder Bay and Vancouver.

**Mr. Angus:** What would be the value of those budget areas that would have gone from CTC over to GTA?

**Mr. Heads:** Not very substantial. I think there were six person-years, or thereabouts, involved. If you were looking at six person-years, that would be about \$180,000. There was \$75,000 in one salary. So in round terms it would be about \$250,000.

**Mr. Angus:** The six person-years that were transferred over, what kind of positions were they? And if I can use this as a reference guide, what is the breakdown in the estimate between management, scientific and professional, administrative and foreign service—whatever that means—and administrative support?

• 1015

**Mr. Heads:** The people in charge of these two offices were in the program administration category, the PM group. They were at the PM-6 level, which I think would come under the administrative head that you have given. Two of the people would have been clerical, and I would imagine that the other two were in the PM but at a lower level.

**Mr. Angus:** PM group—is that here as management, or administrative and foreign service?

[Traduction]

**M. Tobin:** C'est ce que j'essaie de dire, monsieur le président.

**Le président:** Vous avez dépassé votre temps de parole. Je ne vais pas être trop strict, mais nous devons essayer d'aller un peu plus vite. Vous avez dépassé votre temps de parole, monsieur Tobin, et vous dépassez aussi les compétences prévues. La réponse du président est que cette décision concernant Air Canada relève d'une politique qui ne concerne pas ces témoins. Naturellement, plus tard, ils peuvent intervenir pour ce qui est des demandes et des permis.

**M. Tobin:** C'est à cela que j'essaie d'en arriver, monsieur le président.

**Le président:** Voudriez-vous que je vous inscrive pour un second tour?

**M. Tobin:** Je vous en prie.

**Le président:** Très bien; c'était le premier tour de 15 minutes. Nous allons accélérer les choses; le second tour sera de 10 minutes et tous les membres pourront poser une question s'ils le souhaitent. C'est une allusion.

Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais parler de la CCT par rapport à l'OTG, et de la transition. Pouvez-vous me dire quelles responsabilités ont été prises à la CCT pour être transférées à l'Office du transport du grain?

**M. Marchand:** Monsieur Heads, pouvez-vous répondre à cette question, s'il vous plaît?

**M. Heads:** Monsieur Angus, les seules responsabilités transférées ont été les fonctions de coordination pour le grain en vrac à Thunder Bay et à Vancouver.

**M. Angus:** Quel serait en chiffres les budgets passés de la CCT à l'OTG?

**M. Heads:** Ils ne sont pas très importants. Il s'agissait plus ou moins de 6 années-personnes. Cela représenterait environ 180,000\$. Il y avait 75,000\$ dans un traitement. Par conséquent, grosso modo ce serait environ 250,000\$.

**M. Angus:** Les 6 années-personnes qui ont été transférées occupaient quelle sorte de postes? Pouvez-vous me ventiler ce chiffre entre la catégorie de la gestion, la catégorie scientifique et professionnelle, la catégorie de l'administration et du service extérieur et la catégorie du soutien administratif?

**M. Heads:** Les responsables de ces deux bureaux appartenaient à la catégorie de l'administration des programmes, soit le groupe PM. Ils occupaient un niveau PM-6, ce qui relève donc certainement de la catégorie de l'administration. Il y avait deux commis et les deux autres étaient sans doute des PM également, mais à un niveau inférieur.

**M. Angus:** Le groupe PM appartient-il à la catégorie de la gestion ou à celle de l'administration et du service extérieur?

[Text]

**Mr. Heads:** I think that is under administrative and foreign service, but I am not certain of that, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Okay. The staff who were transferred over, were they what is called term, or were they indeterminate? In other words, are they permanent or contract?

**Mr. Heads:** I believe they were permanent. They belonged to our western division prior to the establishment of the GTA, and were administered directly out of the western division in Saskatoon.

**Mr. Angus:** In the estimate of the CTC I notice that the operating expenditures are going up by \$1.549 million. You show a reduction in the amount of the estimate for the payments to railway and transportation companies, etc. Why is there not an indication in that first line of a reduction in the amount of \$255,000 showing the transfer of the budget from the CTC to the GTA, or a prorated amount based on the year?

**Mr. Heads:** That transfer was arranged some time ago. I believe that would have been taken care of in the main estimates.

**Mr. Angus:** Which means what?

**Mr. Heads:** Which means that they have already been dealt with in the main estimates for 1984-1985, and these we are looking at here are just the supplementary. They would not therefore appear in the supplementaries.

**Mr. Angus:** What you are telling me then is that there was a line reduction in the main estimates.

**Mr. Heads:** Yes.

**Mr. Angus:** You think.

**Mr. Heads:** I am quite certain; I know the person-years were transferred over.

**Mr. Angus:** Okay. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Fine. A second round, Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Yes, Mr. Chairman. I would like to deal with the Canadian Aviation Safety Board, which is under Transport. I notice the establishment of this board is \$5,738,400. Could you give me . . .

**Mr. Heads:** What is he referring to?

**Mr. Taylor:** This is a new board, apparently just established this last year.

**Mr. Marchand:** It is not in our estimates.

**Mr. Taylor:** It is under Transport. Canadian Aviation Safety Board is not in your estimates?

**Mr. Marchand:** No. I think that the man who is responsible for safety will appear before you in a short while.

**Mr. Taylor:** Okay.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

[Translation]

**M. Heads:** Je pense qu'il appartient à la catégorie de l'administration et du service extérieur, mais je n'en suis pas certain.

**M. Angus:** Bien. Les employés qui ont été mutés étaient-ils ou non des employés vacataires? En d'autres termes, s'agissait-il d'employés permanents ou d'employés contractuels?

**M. Heads:** Je crois qu'il s'agissait d'employés permanents. Ils appartenaient à notre division de l'Ouest, avant la création de l'Office du transport du grain, et relevaient directement de cette division à Saskatoon.

**M. Angus:** Dans son budget, la CCT indique que ses dépenses d'exploitation vont augmenter de 1,549 million de dollars. On indique par ailleurs une réduction des paiements versés aux sociétés de chemins de fer et de transport, etc. Pourquoi n'indique-t-on pas, à cette première ligne, la réduction du montant de 255 mille dollars correspondant au crédit transféré du budget de la CCT à l'OTG, ou encore un montant au prorata?

**M. Heads:** Ce transfert a été décidé il y a quelque temps. Je suppose qu'il figure dans le budget principal.

**M. Angus:** Qu'est-ce que cela signifie?

**M. Heads:** Cela signifie que ce montant a déjà été indiqué dans le budget principal de 1984-1985, alors que nous n'examinons aujourd'hui que le budget supplémentaire. Ce chiffre ne figure donc pas dans le budget supplémentaire.

**M. Angus:** Vous me dites donc que le budget principal indiquait bien cette réduction.

**M. Heads:** Oui.

**M. Angus:** Vous n'en êtes pas sûr.

**M. Heads:** Si, je sais que ces années-personnes ont été transférées.

**M. Angus:** Bien. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Bien. Monsieur Taylor, je vous donne la parole pour la deuxième fois.

**M. Taylor:** Merci, monsieur le président. J'aimerais parler du Bureau canadien de la sécurité aérienne, dont le budget relève du ministère des Transports. Je constate que la mise sur pied de ce bureau coûte 5,738,400\$. Pourriez-vous me donner . . .

**M. Heads:** De quoi parle-t-il?

**M. Taylor:** Il s'agit d'un nouveau bureau, qui a apparemment été créé l'année dernière.

**M. Marchand:** Cela n'a rien à voir avec notre budget à nous.

**M. Taylor:** Cela relève du ministère des Transports. Le Bureau canadien de la sécurité aérienne n'émarge pas à votre budget?

**M. Marchand:** Non. Celui qui est responsable de ce bureau va d'ailleurs comparaître devant vous tout à l'heure.

**M. Taylor:** Bien.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, my question is to Mr. Marchand or Mr. Heads. The reduction under the statutory payments to railways under the provisions of the Railway Act by \$346 million, I presume... Well, I will not presume anything. How was that reduction arrived at?

**Mr. Marchand:** Dr. Heads.

**Mr. Heads:** When the main estimates were produced, Mr. Benjamin, the Western Grain Transportation Act had not been passed and we were still making extensive payments to the railways as branch-line subsidies on both Prairie and non-Prairie branch lines. The main estimates therefore included allowance for these subsidies. With the passing of the Western Grain Transportation Act, these disappeared. That is why the reduced payments under the Railway Act are featured here.

**Mr. Benjamin:** I thought you said the \$98 million that was left was branch-line subsidies.

**Mr. Heads:** Mr. Benjamin, I said that approximately half of that is branch-line subsidies on non-Prairie branch lines. The branch-line subsidies still continue on branch lines outside the Prairies. I also said that part of the rest of this was back payments in respect of the period prior to the passing of the Western Grain Transportation Act.

• 1020

**Mr. Benjamin:** All right. Then I take it that all we have here is a shifting of funds on paper. You have reduced the amount for payments under the Railway Act by \$346 million; you have added the amount to the statutory payments under the WGTA. In other words, only about \$232 million of that is additional money. Is that correct?

**Mr. Heads:** That is completely correct, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** The figures you gave me of \$240 million to CP and \$296 million to CN add up to \$536 million. The supplementary estimates say \$578 million, a difference of \$42 million. Is that what you project you will have to pay them for the month of December, or what is it?

**Mr. Heads:** That is the projection. We hope it is correct.

**Mr. Benjamin:** That is all I have, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Fine. That is very interesting.

Would you like a question, Mr. Forrestall?

[Traduction]

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais adresser ma question à M. Marchand ou à M. Heads. Les paiements statutaires aux sociétés de chemins de fer ont été réduits de 346 millions de dollars, conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, je présume... En fait, je ne présume rien du tout. Comment en êtes-vous arrivé à ce chiffre?

**M. Marchand:** Monsieur Heads.

**M. Heads:** Lorsque le budget principal a été établi, monsieur Benjamin, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest n'avait pas encore été adoptée et, à cette époque-là, nous versions toujours des paiements considérables aux sociétés de chemins de fer au titre des subventions pour les embranchements des Prairies et des autres régions. Le budget principal comprenait donc des crédits pour ces subventions. Depuis l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, il n'y a plus de subventions de ce genre et c'est pour cela que les paiements prévus par la Loi sur les chemins de fer ont été réduits, comme on vous l'indique ici.

**M. Benjamin:** Je croyais que vous aviez dit que la somme de 98 millions de dollars qui restait consistait en subventions pour les embranchements.

**M. Heads:** Monsieur Benjamin, je vous ai dit qu'environ la moitié de cette somme consistait en subventions pour des embranchements en dehors des Prairies. En d'autres termes, les subventions pour les embranchements situés en dehors des Prairies continueront à être versées. Je vous ai également dit qu'une partie du restant consistait en paiements qui auraient dû être versés avant l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

**M. Benjamin:** Bien. J'en conclus donc qu'il ne s'agit ici que d'un jeu d'écriture. Vous avez réduit de 346 millions de dollars les paiements prévus par la Loi sur les chemins de fer, et vous avez ajouté ce montant aux paiements statutaires prévus par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. En d'autres termes, les crédits supplémentaires ne s'élèvent qu'à environ 232 millions de dollars, n'est-ce pas?

**M. Heads:** Exactement, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Vous m'avez dit tout à l'heure que le CP avait reçu 240 millions de dollars et le CN, 296 millions de dollars; cela fait un total de 536 millions de dollars. Or, le budget supplémentaire indique une somme de 578 millions de dollars, soit une différence de 42 millions de dollars. Cette différence correspond-elle au paiement que vous allez leur verser pendant le mois de décembre?

**M. Heads:** C'est ce qui est prévu.

**M. Benjamin:** Je n'ai pas d'autres questions, monsieur le président.

**Le président:** Bien. Tout cela est très intéressant.

Voulez-vous poser une question, monsieur Forrestall?

[Text]

We are moving right along here. I must say that ordinarily, members, this is a little more focused than it is today, but let us move it along.

**Mr. Forrestall:** To the distinguished chairman of the CTC, I am a little surprised that there have not been some questions this morning about hearings that you have just commenced across the river. I am curious to know whether or not you can shed some light for this committee and for those who will follow your hearings in two stages on the experience of trains in Europe and in the United States with cabooses. Can any of your staff indicate to us the level of transition, say, in the United States and in Europe?

**Mr. Marchand:** Wait a minute. Will you repeat what you want to know exactly?

**Mr. Forrestall:** I want to know what the experience is with cabooses on trains in the United States and in Europe. Is there an experience in the United States we might draw on as we follow your hearings on tests of these trains?

**Mr. Marchand:** I do not think there is any restriction about the evidence that can be brought before the committee. You can take it in Europe or in the United States or . . .

**Mr. Forrestall:** No, I am sorry; again I am not being clear.

**Mr. Marchand:** No.

**Mr. Forrestall:** There is a practice in the United States arising out of a presidential inquiry three or four years ago in which certain presidential directives were handed down, and as a result of that trains in the United States are operating without cabooses. I was wondering if you had a member of your staff who could shed some competent insight into the practice of the use of cabooses in the United States or in Europe.

**Mr. Marchand:** Maybe somebody can answer. I am just wondering, considering that the hearings have already started on this, if it would be proper for us to give any opinions.

**The Chairman:** I think the chairman, Mr. Marchand, raises an interesting question, but I let Mr. Forrestall's question go because I thought it was directed without getting into the determination of caboose or no caboose. I thought it was directed to research, really, of the American experience and the European experience on the generality of the issue.

**Mr. Marchand:** Dr. Heads would like to clarify the answer.

**Mr. Heads:** The hearings going on in Hull at the moment relate, of course, to a plan proposed by CP and CN for the experimental testing of cabooseless trains in Canada. The hearings on the present round do not relate to the entire issue of any possible conversion in Canada to cabooseless trains. The hearings on that will be held at some distant time in the future.

[Translation]

Tout se déroule très bien. Certes, généralement, les questions des députés sont plus précises qu'aujourd'hui, mais avançons.

**M. Forrestall:** Je suis un peu surpris que personne n'ait posé de questions à notre éminent président de la CCT au sujet des audiences qui viennent de commencer, de l'autre côté de la rivière. Qu'avez-vous à nous dire au sujet de ces audiences, qui vont se faire en deux étapes et qui portent sur la suppression des fourgons de queue sur les trains européens et américains. L'un de vos collaborateurs pourrait-il nous dire comment s'est faite cette transition, aux États-Unis et en Europe?

**M. Marchand:** Un instant, s'il vous plaît. Que voulez-vous savoir exactement?

**M. Forrestall:** J'aimerais savoir ce qu'ils ont constaté aux États-Unis et en Europe à la suite de la suppression du fourgon de queue sur les trains. Peut-on tirer une leçon de cette expérience, ce qui nous permettrait de mieux suivre ces audiences?

**M. Marchand:** Rien ne limite les témoignages qui peuvent être entendus par le Comité. Que ce soit en Europe ou aux États-Unis . . .

**M. Forrestall:** Excusez-moi, je ne me suis pas fait bien comprendre.

**M. Marchand:** En effet.

**M. Forrestall:** Il y a trois ou quatre ans, une enquête présidentielle a été menée aux États-Unis, à la suite de quoi certaines directives ont été émises pour la suppression des fourgons de queue sur les trains américains. J'aimerais donc savoir si l'un de vos collaborateurs a des précisions à nous donner sur l'expérience américaine ou européenne dans ce domaine-là.

**M. Marchand:** Avant de donner la parole à l'un de mes collaborateurs, je dois vous dire que, étant donné que les audiences ont déjà commencé, je ne suis pas sûr que nous puissions vous donner une opinion quelconque . . .

**Le président:** M. Marchand soulève un problème intéressant, mais si j'ai laissé M. Forrestall poser sa question, c'est parce que je pensais qu'elle n'aboutirait pas à demander une opinion sur l'utilisation ou la non utilisation d'un fourgon de queue. Je croyais en effet que sa question portait davantage sur l'expérience américaine et européenne dans ce domaine général.

**M. Marchand:** M. Heads va vous répondre.

**M. Heads:** Les audiences qui se poursuivent à Hull portent naturellement sur le projet du CP et du CN d'expérimenter des trains canadiens sans fourgon de queue. La première étape de ces audiences ne porte pas sur la question globale de la suppression possible des fourgons de queue sur les trains canadiens. Les audiences à ce sujet se tiendront plus tard.

[Texte]

[Traduction]

• 1025

I am a little hesitant to attempt to answer Mr. Forrestall's question, because at the moment we are receiving evidence over in Hull on this from the railway companies. However, there has indeed been some operation of caboosless trains in the United States. The best known of the caboosless train operations in the United States is the Florida East Coast Railway, which has been operating with caboosless trains for more than 10 years.

I should explain to you, Mr. Chairman, that the piece of briefing that I have just been given is a piece of briefing put out by Canadian Pacific. I am therefore trying not to give the committee any of the editorialization that is contained here, but merely factual answers. Otherwise I am sure Mr. Benjamin would be quite likely . . .

**Mr. Forrestall:** Excuse me. Then let me get you off the hook. I did not mean to put you on the hook. I just wondered if there was any research—whether CTC has done any original research on this question. If you have done some, could that information in a factual sense—in which I am sure it was pulled together, if you have it—could that be made available to the members of the committee?

**Mr. Heads:** Yes, Mr. Forrestall.

In addition to the Florida—East Coast, which has been working for some time, the Norfolk Southern is experimenting at the moment and has allegedly 25% of its trains without cabooses. Similar experiments are going on with the Seaboard System Railway, with Conrail, with Illinois Central Gulf, and with the Southern Pacific.

The situation with Canada is that the only experimental runs of caboosless trains that have taken place are on the Quebec North Shore & Labrador, which has been running trains on the basis of one per week, with committee permission, without cabooses. The committee has not yet made any ruling on the Quebec North Shore & Labrador, I think in part because we were caught with a rather sudden application from CN and CP.

There has been no experimentation on CN and CP in Canada; and indeed the purpose of this first part of the public hearing in Hull is to establish whether or not safety considerations are such as to allow such an experiment.

**Mr. Forrestall:** Actually, I still cannot get the word "research" into my conversation, so I will let it go. I am assuming we have not done at this time any original research ourselves on the situation, not necessarily in Canada but elsewhere in the world. Am I correct in that assumption?

**Mr. Heads:** No, we have evidence of a documentary, summary nature on what has happened elsewhere, and we could update that and make that available to the committee. But we have not done any research on CN and CP, for the reasons I am explaining, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I understand that. That was the answer I think I wanted.

J'hésite un peu à répondre à la question de M. Forrestall car nous entendons actuellement le témoignage des compagnies de chemins de fer, à Hull. Cependant, certains trains sans fourgon de queue circulent aux États-Unis. L'exemple le plus connu aux États-Unis est celui des chemins de fer de la côte est de la Floride qui fonctionnent sans fourgon de queue depuis plus de 10 ans.

Monsieur le président, je devrais vous expliquer que le document que l'on vient de me donner émane du Canadien Pacifique. Je ne vais donc pas essayer de commenter ce qu'il contient à l'intention du Comité, mais j'en retirerai des réponses factuelles. Autrement, je suis convaincu que M. Benjamin serait très . . .

**M. Forrestall:** Excusez-moi. Laissez-moi vous simplifier la tâche. Je ne voulais pas vous compliquer l'existence. Je me demandais simplement si des recherches avaient été faites . . . Si la CCT avait effectué des recherches originales sur cette question. Dans ce cas, ces renseignements factuels qui ont sans doute été réunis si vous avez fait cette recherche . . . pourrait-il être mis à la disposition des membres du Comité?

**M. Heads:** Oui, monsieur Forrestall.

Outre le *Florida-East Coast*, qui circule depuis quelques temps, le *Norfolk Southern* expérimente ce genre de train pour le moment et il en aurait semble-t-il 25 p. 100 sans fourgon de queue. Des expériences semblables se font avec le *Seaboard System Railway*, *Conrail*, l'*Illinois Central Gulf* et avec le *Southern Pacific*.

Au Canada, les seuls essais expérimentaux de trains sans fourgon de queue se sont faits sur la ligne Québec Littoral Nord et Labrador, où les trains fonctionnent à raison d'un par semaine, avec l'autorisation du Comité, sans fourgon de queue. Le Comité n'a pas encore pris de décision sur la ligne Québec Littoral Nord et Labrador, en partie parce que nous avons été saisis d'une demande assez soudaine du CN et du CP.

Il n'y a pas eu d'expérience de ce genre au Canada ni au CN ni au CP; d'ailleurs, l'objet de cette première partie des audiences publiques à Hull est d'établir si les questions de sécurité permettent ou non de procéder à de telles expériences.

**M. Forrestall:** En fait, je ne peux toujours pas placer le terme «recherche» dans ma conversation, et je n'insisterai donc pas. Je suppose qu'actuellement nous n'avons pas fait de recherche originale dans cette situation, ni au Canada ni ailleurs au monde. Ma supposition est-elle exacte?

**M. Heads:** Non, nous avons connaissance d'un document, assez succinct sur ce qui s'est produit ailleurs; nous pouvons le mettre à jour et le faire parvenir au Comité. Mais nous n'avons pas fait de recherche sur le CN et le CP, pour les raisons que je suis en train d'expliquer, monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Je comprends cela. C'est la réponse que je voulais.

[Text]

**The Chairman:** I guess I am a little confused, then, Mr. Forrestall—and that last part of the answer might clarify it. I thought you were asking for, in effect, any research in the experience of the States or in Europe on cabooseless trains, with no reference to CN or CP in Canada. I did not think that part of it was that difficult a question.

Is the witness telling us that there are some reports by whatever agencies did the reports in Europe or the States; or is this what CTC has done here? I am just a little confused. We do not want to get into CN and CP and the issue at the present time—you will be bombarded with a lot of briefs on that—but just the experience here to date. Has there been any experience that has been assessed in the United States or Europe on cabooseless trains that the CTC research staff or library has and that might be of interest to members?

**Mr. Heads:** Yes, Mr. Chairman, we will provide you with a statement of what review we have done of other research carried out.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, could you have that sent to us as quickly as possible? There might be some stuff in there I can use when I submit my brief in January.

• 1030

I also hope the research will include not only what is occurring in other places, but also the difference between freight trains in Europe and Canada, and the freight train experience in the United States as compared to Canada, because in many instances the Canadian Pacific is comparing apples to oranges. For example, in Europe the situation is entirely different. Only about 20% of their rail traffic is freight. It is rare to see a train longer than 20 or 30 cars, and the cars are about one-third the size of ours. There is no comparison between their situation and ours. It is a specious attempt by CN and CP to justify what they are doing, but I hope they will . . .

**The Chairman:** Any other questions on the round?

**Mr. Benjamin:** What is the matter? I did not start this.

**The Chairman:** We are not going to get into a battle. I let you get away a little too far. Mr. Dorin indicated a desire. We are still on the second round for 10 potential minutes. You do not have to use up the 10 minutes.

**Mr. Dorin:** I would like to inquire if the investigation into the Gimli aircraft affair falls under your jurisdiction?

**Mr. Marchand:** No, sir.

**Mr. Dorin:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Cochrane.

[Translation]

**Le président:** Je ne comprends plus très bien, monsieur Forrestall, et cette dernière partie de la réponse pourrait clarifier ce qu'il en est. J'avais cru que vous demandiez si en fait des recherches avaient été effectuées aux États-Unis ou en Europe sur les trains sans fourgon de queue, sans mention du CN ou du CP au Canada. Il ne s'agissait pas là d'une question difficile.

Le témoin nous dit-il que certains organismes ont étudié la question en Europe ou aux États-Unis ou est-ce la CCT qui l'a examinée ici? C'est simplement que je ne vois pas très bien. Nous ne voulons pas mêler le CN et le CP à cette question pour le moment, car vous serez bombardés de toutes sortes de mémoires à ce sujet, mais savoir simplement quelle expérience nous en avons ici jusqu'à présent. Y a-t-il eu des études aux États-Unis ou en Europe sur les trains sans fourgon de queue, dont le personnel de recherche de la CCT, ou sa bibliothèque, serait en possession et qui pourraient intéresser les membres du Comité?

**M. Heads:** Oui, monsieur le président, nous vous donnerons un état des études que nous avons faites sur d'autres travaux de recherches effectués.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, pourriez-vous nous faire envoyer cela le plus rapidement possible? Je pourrais y trouver quelque chose à utiliser lorsque je soumettrai mon mémoire en janvier.

J'espère aussi que la recherche comprendra non seulement ce qui se passe ailleurs, mais aussi la différence entre les trains de marchandises en Europe et au Canada ainsi qu'aux États-Unis et au Canada car, dans bien des cas, le Canadien Pacifique compare des pommes et des oranges. Par exemple, en Europe, la situation est tout à fait différente. Les trains de marchandises ne représentent que 20 p. 100 du trafic ferroviaire. Il est rare qu'un train dépasse 20 ou 30 wagons dont les dimensions sont environ le tiers des nôtres. Nos situations ne peuvent pas se comparer. C'est un argument spécieux que tentent d'utiliser le CN et le CP pour justifier leur action, mais j'espère qu'ils . . .

**Le président:** D'autres questions maintenant?

**M. Benjamin:** Que se passe-t-il? Ce n'est pas moi qui ai commencé.

**Le président:** Ne nous querellons pas. Je vous ai laissé aller un peu trop loin. M. Dorin a manifesté le souhait de prendre la parole. Nous en sommes encore au troisième tour avec la possibilité de 10 minutes d'intervention que vous n'avez pas utilisées entièrement.

**M. Dorin:** Je voudrais demander si les enquêtes concernant l'affaire de l'appareil Gimli relèvent de votre compétence.

**M. Marchand:** Non, monsieur.

**M. Dorin:** Merci.

**Le président:** Monsieur Cochrane.

[*Texte*]

**Mr. Cochrane:** With regard to the person-years, did I understand that was a reduction in another budget and therefore supplementary to this one?

**Mr. Marchand:** Mr. Heads.

**Mr. Heads:** The person-years, with respect to the bulk grain co-ordinating offices in Vancouver and Thunder Bay, were transferred to Transport Canada, to the GTA, and this took place in the main estimates. It is not in here.

**Mr. Cochrane:** But the 29 person-years listed here, at \$1,549,000... Do I understand that under this vote you are asking for those 29 person-years, and they were transferred from... did you say—or to?

**Mr. Heads:** No, Mr. Cochrane. I may have confused you with my last answer. I apologize. In the main estimates the six person-years, relating to the bulk grain co-ordinators, were taken out of our estimates and they have now gone. We are currently asking for 29 person-years. Would you like me to give you a breakdown of these?

**Mr. Cochrane:** I see you have them listed below in the person-years and explain where they are. Can you give a breakdown that will further enlighten me with regard to other than what is in the person-years?

**Mr. Heads:** Yes, 15 of them relate to the Air Transport Committee, 5 of them relate to improved management practices and controls, and 9 of them relate to transportation matters under the Western Grain Transportation Act.

**Mr. Cochrane:** What kind of function is the foreign service, which is included in the 15?

**Mr. Marchand:** Mr. Potvin.

**Mr. Potvin:** The term "administrator" in foreign service is a category, within the Public Service Commission, of classification. In that group are people called program administrators and administration services officers. It has nothing to do with foreign...

**Mr. Cochrane:** No, it is a categorization, I understand.

**Mr. Potvin:** Yes, it is.

**Mr. Cochrane:** When we talk about 29 at \$1,549,000, that includes salary plus all benefits. Is there no other cost associated with a person-year, other than their salary and all the cost of benefits provided by the employer?

**Mr. Potvin:** As far as I am aware, sir, that is true. But I am not the expert in that area.

**Mr. Marchand:** Mr. Smith is the comptroller of the commission.

**Mr. D.F. Smith (Comptroller, Canadian Transport Commission):** Mr. Chairman, that is essentially right, although part of the \$1.5 million would also cover some non-salary costs, such as some funds for travel and that sort of thing, but most of it is salaries.

[*Traduction*]

**M. Cochrane:** En ce qui concerne les années-personnes, ai-je bien compris qu'il y avait une réduction dans un autre budget qui s'ajoute donc à celle-ci?

**M. Marchand:** Monsieur Heads.

**M. Heads:** Les années-personnes, en ce qui concerne les bureaux de coordination du grain en vrac à Vancouver et à Thunder Bay étaient transférées à Transports Canada, à l'OTG, ce qui figurait dans le budget principal et non ici.

**M. Cochrane:** Mais les 29 années-personnes indiquées ici, avec 1,549,000\$... Dois-je comprendre que dans ce crédit vous demandez ces 29 années-personnes qui avaient été transférées depuis... c'est ce que vous avez dit... ou vers?

**M. Heads:** Non, monsieur Cochrane. Je vous ai peut-être induit en erreur avec ma dernière réponse. Je m'en excuse. Dans le budget principal, les six années-personnes concernant les coordinateurs du grain en vrac ont été retirées de notre budget où elles ne figurent plus. Nous demandons maintenant 29 années-personnes. En voulez-vous la répartition?

**M. Cochrane:** Je vois que vous les avez énumérées en-dessous, dans les années-personnes et que vous expliquez où elles se situent. Pouvez-vous me donner une ventilation qui me donnera plus de précisions pour ce qui est des autres aspects que les années-personnes?

**M. Heads:** Oui, 15 concernent le Comité des transports aériens, 5 l'amélioration des pratiques et des contrôles de gestion et 9 les questions de transport relevant de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

**M. Cochrane:** De quelle fonction s'agit-il au service extérieur inclus au 15?

**M. Marchand:** Monsieur Potvin.

**M. Potvin:** Le terme «administrateur» au service extérieur est une catégorie de classification au sein de la Commission de la fonction publique. Dans ce groupe se trouvent des gens intitulés administrateurs des programmes et agents des services administratifs. Cela n'a rien à voir avec le service extérieur...

**M. Cochrane:** Non, il s'agit d'une classification, je comprends.

**M. Potvin:** En effet.

**M. Cochrane:** Lorsque nous parlons d'environ 29 à 1,549,000\$, cela comprend les traitements plus tous les avantages. Aucun autre coût n'est associé à une année-personne outre le traitement et tout le coût des prestations offertes par l'employeur, n'est-ce pas?

**M. Potvin:** C'est vrai, pour autant que je sache, monsieur. Mais je ne suis pas spécialiste de la question.

**M. Marchand:** M. Smith est contrôleur de la commission.

**M. D.F. Smith (contrôleur, Commission canadienne des transports):** Monsieur le président, c'est essentiellement vrai, encore qu'une partie du 1.5 million couvrirait aussi une certaine partie de coûts non imputables au traitement, par exemple les fonds consacrés aux voyages, et ainsi de suite, mais la plus grande partie concerne les traitements.

## [Text]

**Mr. Cochrane:** Is it standard that travel costs and associated costs such as that are assigned to person-years?

**Mr. Smith:** They are not assigned directly to the person-years, but when we ask for additional person-years, we normally would ask for some non-salary funds in order to support the activities of those person-years, such as travel.

• 1035

**Mr. Cochrane:** So through the supplementary estimates then there is a request for an additional 29 person-years above and beyond what was provided for in the main estimates?

**Mr. Smith:** That is correct.

**Mr. Cochrane:** Presumably then, when the main estimates are presented for 1985-86, you will be asking for these to be included.

**Mr. Smith:** Yes sir, they will be included in the 1985-86 main estimates figures.

**Mr. Cochrane:** Okay.

Just a question of Mr. Potvin. There is a program called, I believe, the Local Air Service Incentive Program. Is that one that is administered by the CTC through you?

**Mr. Potvin:** No, sir, it is not. That was the initiative of Transport Canada.

**Mr. Cochrane:** It is through the Ministry of Transport.

I presume when an airline receives a licence it is given a certain responsibility, associated with that licence, to provide service. If there is an infraction or a question of an infraction with regard to their service and their scheduling, i.e., an airline because there are not enough people to fill up the plane all of a sudden finds the weather is bad and cancels . . . which is, or we wonder at least if it is, a fairly frequent occurrence in Atlantic Canada, and Mr. Tobin probably has some thoughts on that, I am sure—is that kind of an investigation done through your department under the CTC?

**Mr. Potvin:** Yes, sir, it is.

**Mr. Cochrane:** Are any of those currently ongoing with regard to Atlantic Canada?

**Mr. Potvin:** They are all ongoing. The way they arise, normally speaking, is just as you say, sir, when somebody makes a complaint. I could not tell you whether there are any specific complaints with respect to Atlantic Canada, but it is almost certain that complaints of that type of operation are being investigated at the present time. It generally involves ascertaining from the carrier what reason they offer for not providing the service in accordance with their licence and, if the committee is not satisfied, then it can go on into administrative steps such as a "show cause" proceeding and that type of thing.

**Mr. Cochrane:** What is the standard range of penalties you have available?

## [Translation]

**M. Cochrane:** Est-il courant que les coûts de voyage et les coûts connexes semblables soient versés aux années-personnes?

**M. Smith:** Ils ne le sont pas directement, mais lorsque nous demandons des années-personnes supplémentaires, nous demandons normalement certains fonds indépendants des traitements pour défrayer le coût des activités de ces années-personnes, comme leurs voyages.

**M. Cochrane:** Vous demandez donc dans le Budget supplémentaire 29 années-personnes de plus qu'il n'était prévu dans le budget principal?

**M. Smith:** C'est exact.

**M. Cochrane:** Il est donc à supposer que lors de la présentation du Budget principal pour 1985-1986, vous demanderez à ce que ces années-personnes soient incluses.

**M. Smith:** Oui monsieur, elles seront incluses dans les chiffres du Budget principal pour 1985-1986.

**M. Cochrane:** D'accord.

Une question adressée à M. Potvin. Je crois qu'il existe un programme d'encouragement pour les services aériens locaux. Est-ce que ce programme est administré par la CCT?

**M. Potvin:** Non, monsieur. C'est une initiative du ministère des Transports.

**M. Cochrane:** Il est administré par le ministère des Transports.

Je suppose que lorsqu'une compagnie aérienne se voit attribuer un permis d'exploitation elle doit honorer certaines obligations en vertu de ce permis. Si elle ne respecte pas son horaire ou si par manque de passagers ou par cause de mauvais temps elle annule le vol, ce qui doit arriver assez souvent dans le Canada atlantique, ou c'est du moins ce que nous croyons, et M. Tobin peut certainement nous en parler, est-ce la responsabilité de votre Comité de mener une enquête s'il y a lieu?

**M. Potvin:** Oui, monsieur.

**M. Cochrane:** Y a-t-il des enquêtes de ce genre menées à l'heure actuelle dans le Canada atlantique?

**M. Potvin:** Oui. D'une manière générale, comme vous venez de l'indiquer, monsieur, le point de départ est toujours une plainte. Je ne pourrais vous dire s'il y a des plaintes particulières concernant le Canada atlantique, mais il est pratiquement certain qu'à l'heure actuelle des enquêtes pour ce genre de raison ont cours. Généralement nous demandons aux transporteurs de nous fournir les raisons pour les transporteurs de nous fournir les raisons pour lesquelles il n'a pas fourni ses prestations conformément à son permis et, si le Comité n'est pas satisfait de la réponse, il peut prendre des mesures administratives et entamer une procédure disciplinaire, par exemple.

**M. Cochrane:** Quel est l'éventail de sanctions que vous pouvez infliger?

[Texte]

**Mr. Potvin:** The range of penalties, generally speaking, entails a suspension of the licence or a suspension of the operation to a certain point; a very drastic step. Generally speaking, we find it better to work with the carriers and to stress upon them the importance of providing a service in accordance with their licence. If not, more drastic action can be contemplated.

There are, obviously, many, many reasons that are offered when service is not provided, but in most cases the carrier is anxious to provide a service and to indicate to the committee that it is capable of providing a well operated service for its own image but also for future applications and that sort of thing. So we find a fairly high success rate in getting to the bottom of these matters.

**Mr. Cochrane:** One last question. We are looking at the addition of 29 person-years, obviously to the tax payers' burden. Is there some job function they are going to perform that is currently not being performed or are we looking for greater efficiencies in the performance of their current duties?

**Mr. Potvin:** For example, sir, I can only speak for the air side. The enforcement program right now is drastically understaffed and although some of the things you have indicated perhaps should be investigated more fully, it has not been possible.

What we will be doing with the additional person-years is establishing regional offices all across Canada. Right now we only have offices in three locations in western Canada. We will be, for example, opening an office in Moncton for Atlantic Canada. We will be opening an office in Montreal for Quebec, and one in Toronto for Ontario. So rather than trying to handle the central and eastern part of the country out of Ottawa, we are going to provide our presence right in the region. In that way, we believe, our enforcement program will be more effective. Not only that, we will be in closer contact with the carriers so we will be able to investigate on our own initiative the lack of service that might be evident to you and to others.

**Mr. Cochrane:** You mentioned Moncton as the base in Atlantic Canada, obviously a spot very close to my heart and in the centre of my constituency. What kind of a function, exactly, will be performed there and how many of these person-years can be assigned?

**Mr. Potvin:** The function that will be performed there is the compliance function that we have discussed—investigation of complaints, receipt of complaints, keeping an eye on the levels of service that are being offered, making sure the service is in accordance with the licence, making sure that all the people who offer service have in fact a licence. It is very, very destructive to an applicant who goes through the whole process to get a licence and then finds somebody is running the service without having gone through the process.

[Traduction]

**M. Potvin:** Cela peut aller jusqu'à la suspension du permis ou à la suspension de certains services, mesure très draconienne. Généralement, nous trouvons plus constructif de rappeler l'importance aux transporteurs d'assurer un service conformément à leurs permis. Sinon, des mesures plus draconiennes peuvent être envisagées.

De toute évidence, les raisons de la non prestation de ces services sont très nombreuses, mais dans la plupart des cas le transporteur souhaite vivement assurer ce service et indiquer au Comité qu'il est capable d'offrir un service sans faille car il y va non seulement de sa propre image mais également des demandes ultérieures qu'il peut faire, etc. Lorsque nous allons au fond des choses, le degré de succès est assez élevé.

**M. Cochrane:** Une dernière question. Ces 29 années-personnes supplémentaires seront de toute évidence à la charge des contribuables. S'agira-t-il de fonctions qui ne sont pas assumées à l'heure actuelle ou l'objectif est-il d'accroître l'efficacité des fonctions déjà existantes?

**M. Potvin:** Je ne peux vous donner d'exemple, monsieur, que concernant les transports aériens. Le personnel chargé des enquêtes n'est pas assez nombreux et le genre d'incident dont vous venez de parler devrait peut-être faire l'objet d'enquêtes plus approfondies ce qui n'est pas malheureusement pas possible pour le moment.

Ces années-personnes supplémentaires nous permettront d'établir des bureaux régionaux dans tout le Canada. À l'heure actuelle nous n'avons que trois bureaux dans l'Ouest du Canada. Nous ouvrirons, par exemple, un bureau à Moncton pour le Canada Atlantique. Nous ouvrirons un bureau à Montréal pour le Québec et un à Toronto pour l'Ontario. Plutôt que d'essayer de tout faire à partir d'Ottawa pour le centre et l'est du pays, nous serons présents sur place. De cette manière nous pensons pouvoir être plus efficaces. En outre, nous serons plus près des transporteurs ce qui nous permettra de mener des enquêtes de notre propre initiative sur des manques de service pouvant vous sembler évidents ainsi qu'à d'autres.

**M. Cochrane:** Vous avez dit que Moncton sera le bureau pour le Canada Atlantique. Cela me fait chaud au cœur puisque c'est au centre de ma circonscription. Quelles seront exactement les fonctions de ce bureau et combien de ces années-personnes y seront affectées?

**M. Potvin:** Ce bureau aura pour fonction de s'occuper des choses dont nous venons de discuter: Il recevra les plaintes, mènera les enquêtes, surveillera les prestations de services offerts, s'assurera que ces services sont conformes aux permis, s'assurera que tous ceux qui offrent ces services ont en fait un permis. Il est très frustrant pour celui qui fait une demande et remplit tous les papiers pour obtenir un permis de découvrir que quelqu'un d'autre offre ce service sans avoir fait aucune démarche.

[Text]

• 1040

There will be three person-years in Moncton, two officers from the administration and foreign services category and one clerical support.

**Mr. Cochrane:** Okay, thank you very much.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Mr. Tobin, you have 10 minutes.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to raise with the President of the CTC and his people the following. Mr. Chairman, in the last number of years, I believe, the EPA has evolved in such a way that many people in Atlantic Canada, for whom the airline originally became their carrier, are now questioning the regional service aspect of its mandate and of its licences and are becoming increasingly concerned that EPA has become less a regional carrier and is becoming more a corporation interested in tying into the major profit-paying routes.

It is a matter of public record that EPA has two applications now before the CTC, one to consolidate licences and the other to add Ottawa as a point of origin on its route. I would say to the president and to his officials that the operation, Air Maritime, which has been allowed by the CTC, by EPA—that is, the 748 Hawker Siddeley service—has been a tremendous disappointment to the people of Atlantic Canada. I would ask you, perhaps in your own wisdom, to check and perhaps report back on the frequency of flights, the frequency of flights on schedule, the number of flights that have been cancelled, and the fact that in Halifax the current maintenance operation—that is, the loading and off-loading of baggage—has been interrupted three times with cancelled flights because somebody stuck a pitchfork through an aircraft three times in the last number of months.

Mr. Chairman, there is a great concern in Atlantic Canada that this EPA service is becoming more of a Toronto—Montreal—Halifax—St. John's oriented service. The kind of service that was run into northern New Brunswick and the rural sections of Newfoundland and P.E.I. is fast disappearing. Can the gentlemen of the CTC assure this committee, and through this committee, the people of Atlantic Canada that we are going to see the brakes put on EPA, that until it fulfils its first mandate to be an efficient and reasonable regional carrier, we are not going to see the CTC allow ever-increasing additions into urban centres which, in my estimation, do not necessarily have to but have in the past contributed to a serious down-grading of service in the rural sections, in particular, of Atlantic Canada? I would just like some comment. Is it to be a regional carrier, or is it inevitably marching toward competing with Air Canada from one end of the country to the other? With the CP, Air Canada or EPA new conglomeration, I see that happening, and I think it bodes ill for Atlantic Canada.

**Mr. Marchand:** Before I ask Mr. Potvin to complete my answer, there is no doubt in my mind that your question is related to a certain extent to the new deregulation policy that has been adopted by both governments. The only distinction I

[Translation]

Il y aura 3 années-personnes à Moncton, 2 agents de la catégorie administration et services extérieurs et 1 agent de la catégorie soutien administratif.

**M. Cochrane:** Très bien, merci infiniment.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Monsieur Tobin, vous avez 10 minutes.

**M. Tobin:** Monsieur le président, au cours des dernières années, l'évolution de la compagnie EPA a été telle que nombre des résidents du Canada atlantique, pour lesquels cette compagnie avait été établie à l'origine, commence à questionner l'aspect régional de son mandat et de ses permis et s'inquiètent de plus en plus du fait qu'elle abandonne progressivement son mandat de transporteur régional pour se consacrer aux lignes principales plus payantes.

Tout le monde sait que la CCT a été saisie de deux demandes de la compagnie EPA. Une pour fusionner ses permis et l'autre pour ajouter Ottawa comme point de départ de ses lignes. Permettez-moi de dire au président et à ses collaborateurs que pour la population du Canada atlantique, Air Maritime, la filiale d'EPA autorisée par la CCT—le service d'Hawker Siddeley 748—est une énorme déception. Je vous demanderais—cet exercice peut s'avérer fort utile—de vérifier... vous pourrez peut-être nous transmettre un rapport ultérieurement... la fréquence des vols, le nombre des vols à l'heure, le nombre de vols annulés, et le fait qu'à Halifax les opérations au sol... c'est-à-dire le chargement et le déchargement des bagages... ont été, ces derniers mois, interrompues trois fois, entraînant l'annulation des vols, le chargeur ayant perforé les appareils avec son élévateur à fourche.

Monsieur le président, la population du Canada atlantique s'inquiète de la transformation de ce service d'EPA en service exclusif Toronto-Montréal-Halifax-St-Jean. Les lignes qui desservaient le nord du Nouveau-Brunswick et les parties rurales de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard sont en train de disparaître. Les responsables de la CCT peuvent-ils assurer ce Comité et partant la population du Canada atlantique qu'EPA sera rappelée à l'ordre et que tant qu'elle ne remplira pas son premier mandat qui est d'offrir des services régionaux raisonnables et efficaces, la CCT ne l'autorisera pas à desservir de plus en plus de centres urbains qui, à mon avis, n'en ont pas besoin, ce qui a, dans le passé, contribué à détériorer sérieusement les services offerts dans les régions rurales, en particulier, du Canada atlantique? J'aimerais simplement avoir quelques commentaires. Sa mission est-elle d'être un transporteur régional ou la concurrence d'un bout à l'autre du pays avec Air Canada est-elle inévitable? Les nouvelles identités de CPR, d'Air Canada ou d'EPA me le font craindre et les augures pour le Canada atlantique ne sont pas bons.

**M. Marchand:** Avant que je ne demande à M. Potvin de compléter ma réponse, il ne fait aucun doute que votre question est liée dans une certaine mesure à la nouvelle politique de déréglementation adoptée par les deux gouverne-

## [Texte]

see is that the present government wants to slow down the process, but the philosophy is the same. So it surely has an impact, and there is no doubt that there will be a natural tendency for local carriers to become regional carriers and regional carriers maybe to become national carriers eventually.

Now, of course, there is nothing in the new policy up to now which modifies the law as it is. As for the aspect of your question which is of concern, about the abandonment or curtailment of service, maybe Mr. Potvin can add some details on that. But you agree that it is very difficult for me to enter the philosophy of the regulation, do you not?

• 1045

**Mr. Tobin:** Yes. Mr. Chairman, let me say that I fully respect that the CTC obviously cannot enter into a policy debate, but it can comment, I think, better than most agencies in this country, on what the effect of that policy is going to be in so far as rural and regional services, because what we are seeing, Mr. Chairman, because it is as obvious as the nose on your face, is that this introduction of an Air Maritime service has not lived up to any of the promises given to the CTC by EPA. EPA, by its own submission, will tell you if you ask them, in public or private or anywhere—they are on the public record; they have made statements almost akin to Harold Ballard's statements about the Hamilton football team, as to why would anybody pay to go see them? Well, why would anybody pay to fly Air Maritime? You can now pick up a flight for \$40. I think they are working on the problem, and I congratulate EPA for that. But the service has, by their own admission, been very bad. What I am saying to the CTC is, irrespective of the new policy, surely it is not in CTC's mandate to continue to enhance the national, neo-national role of this carrier at the expense of seeing almost the death of any kind of reasonable quality regional service. And anybody around this table from Atlantic Canada knows what I am talking about.

It is not fun to fly for an hour with a piece of aluminum pipe sticking through a seat cushion because the damn thing is worn out, and that is basically what the service is like now. It is not fun to have a stewardess say, "Please advance your seat to the full upright position," when the damned seat will not advance. It just lays back at 45 degrees. What I am saying is, when are those kinds of real situations going to be investigated and a real solid assessment made of the current level of service being provided by Air Maritime—because it is connected with EPA branching out into Ottawa and Toronto direct from St. John's—before these applications are considered? I think you have to do that kind of investigation.

**Mr. Marchand:** Mr. Potvin, do you want to complete the answer?

**Mr. Potvin:** Well, a couple of the points, Mr. Tobin, that you have made strike me as touching upon safety matters, and safety matters, of course, should be investigated immediately by Transport Canada. If they have not been brought to their attention, then they should be brought to their attention.

## [Traduction]

ments. La seule différence que je vois est que le gouvernement actuel tient à ralentir le processus, mais la philosophie est la même. L'impact est donc certain, et il ne fait aucun doute que la tendance naturelle pour les transporteurs locaux sera de se transformer en transporteurs régionaux et pour les transporteurs régionaux à se transformer peut-être éventuellement en transporteurs nationaux.

Bien entendu, il n'y a rien dans la nouvelle politique jusqu'à présent qui modifie l'état de la loi. Pour ce qui est de l'abandon ou de la réduction de certains services, M. Potvin peut peut-être vous donner des détails supplémentaires. Vous comprendrez cependant qu'il m'est très difficile d'entrer dans le débat sur la philosophie de la déréglementation, n'est-ce pas?

**M. Tobin:** Oui. Monsieur le président, je comprends fort bien que de toute évidence la CCT ne peut se lancer dans un débat de politique, mais je pense qu'elle est la mieux placée des agences de ce pays pour indiquer qu'elles seront les conséquences de cette politique sur les services ruraux et régionaux car nous pouvons très bien voir, monsieur le président, c'est aussi clair que le nez au milieu de la figure, que ce nouveau service *Air Maritime* ne remplit aucune des promesses données à la CCT par EPA. EPA, de son propre aveu, vous dira si vous lui posez la question publiquement ou en privé—ses responsables l'ont dit publiquement, ils ont fait des déclarations presque similaires à celles tenues par Harold Ballard sur l'équipe de football d'Hamilton: qui voudrait payer pour les voir? Eh bien, qui voudrait payer pour voler sur *Air Maritime*? Un billet coûte maintenant 40\$. Je crois qu'ils s'attaquent au problème et j'en félicite EPA. Cependant, de leur propre aveu, ce service est très mauvais. Quelque soit la nouvelle politique, la CCT n'a certes pas pour mandat d'encourager le rôle national, néonational de ce transporteur aux dépens de la mort presque certaine de services régionaux de qualité raisonnable. Tous ceux autour de cette table qui viennent du Canada atlantique savent de quoi je parle.

Il n'est pas drôle de voler pendant une heure avec un bout de tube d'aluminium sortant de votre siège complètement usé et c'est le tout-venant dans ce service. Il n'est pas drôle d'entendre l'hôtesse vous dire: «veuillez mettre votre dossier en position verticale» quand ce sacré dossier ne veut pas se redresser. Il reste toujours à 45 degrés. Quand va-t-on soumettre ce genre d'incident réel à enquête et quand soumettra-t-on à une véritable évaluation les services offerts actuellement par *Air Maritime* avant que ces demandes ne soient considérées car le rapport avec les nouvelles lignes St-Jean Ottawa et St-Jean Toronto sans escale d'EPA est évident? Il me semble que ce genre d'enquête est indispensable.

**M. Marchand:** Monsieur Potvin, voudriez-vous compléter ma réponse?

**M. Potvin:** Monsieur Tobin, tous vos exemples me semblent liés à des questions de sécurité et bien entendu, ils devraient faire immédiatement l'objet d'une enquête par Transports Canada. S'ils n'ont pas été portés à son attention, ils devraient l'être.

[Text]

With respect to the level of service, we will certainly look at it, sir, and it will be one of the factors that will be taken into account in the consideration of the application.

The difficulty, of course, is that there is a countervailing argument, and the argument on the other side will be that you have to have these linkages to other parts of the air transportation system in order to provide the level of service that the people in the Maritimes need. The reason I point that out is because that was the case which was made on applications for Toronto and also for Montreal in the original instances.

**Mr. Tobin:** Which the CTC rejected and Cabinet overturned. Let us keep the record straight.

**Mr. Potvin:** But the arguments were made and the government policy now does not differentiate between a national, regional or local carrier. There is no differentiation. The policy statement of May 10 took away the categorization of carriers and said all carriers, at least in name, are equal.

Now, when the committee had to deal with the CP Air, EPA exchange for access to Montreal—I am not talking about the acquisition, but prior to that—I think you will recall that the committee put in very specific instructions with respect to the level of service that must be retained through the EPA network. And I use that as an example, sir, of the concern that the committee has for the level of service. So I think you can rest assured that that will be one of the factors that will be taken into account and highlighted by the committee.

**Mr. Tobin:** Would Mr. Potvin, irrespective of what government policy is—and I accept that the committee does not make policy; it grapples with it as it exists and as it evolves—but would he not agree that the current policy of this administration, of the previous administration, sets up a situation in which we are going to see, increasingly, airlines trying to compete on the major paying routes to the detriment... one has to decide what that means—of the kind of service that had been experienced, that we were used to in the last 10 years on the rural routes? And I can give you examples—Gander, Stephenville, Deer Lake, Charlo, northern New Brunswick, Prince Edward Island, Charlottetown—that we are used to seeing? We now have this Air Maritime.

• 1050

What I am saying is I find it absolutely incredible that there would be any consideration whatsoever of consolidating of licences, of adding new stops, until such time as EPA proves with its 748 Air Maritime service that it can run an efficient service. I say to you that in Halifax on three occasions the firm that has been hired to off-load freight and refuel and all that nonsense has bumped into an aircraft and punctured its skin, that is not an exaggeration, sir. My information comes from an official of EPA, of Air Maritime. They do not even have their groundwork or infrastructure in place. Certainly if one were to do—and I do not have the facts in front of me—an analysis of how often they have been able to get those aircraft off the ground on time and get them where they are supposed to be

[Translation]

Pour ce qui est de la qualité des services, nous nous y intéresserons certainement, monsieur, et ce sera un des facteurs que nous prendrons en considération dans la demande.

Le problème, bien entendu, c'est qu'il y a l'argument inverse. Et cet argument est que pour offrir cette qualité de services requis par la population des Maritimes, ces raccordements aux autres lignes du réseau de transport aérien sont indispensables. Si je vous le signale c'est parce que cet argument a servi de fondement aux demandes initiales pour Toronto et aussi pour Montréal.

**M. Tobin:** Demandes rejetées par la CCT puis acceptées en deuxième instance par le Cabinet, ne l'oublions pas.

**M. Potvin:** Il reste que cet argument a été présenté et la politique gouvernementale actuelle ne fait pas la différence entre un transporteur national, régional ou local. Il n'y a pas de différence. La déclaration politique du 10 mai a supprimé la catégorisation des transporteurs et rendu égaux tous les transporteurs, tout du moins sur le papier.

Lorsque le Comité a dû prendre une décision quant à l'échange pour l'accès à Montréal entre CPR et EPA—je ne parle pas de l'acquisition, mais de la période antérieure—vous vous souviendrez que le Comité a accompagné sa décision d'instructions très précises quant au niveau de service devant être maintenu sur l'ensemble du réseau EPA. Je vous donne cet exemple, monsieur, pour vous montrer l'intérêt que que le Comité porte au niveau de service. Vous pouvez donc être assuré que ce sera un des facteurs qui sera pris en considération et mis en avant par le Comité.

**M. Tobin:** Monsieur Potvin, quelque soit la politique gouvernementale—j'admets que vous n'avez pas la responsabilité de ces politiques, vous devez faire avec—monsieur Potvin, ne conviendrez-vous pas que la politique actuelle de cette administration, de l'administration précédente, crée une situation où, de plus en plus, les compagnies aériennes essaieront de rivaliser pour les lignes les plus payantes au détriment—il faut que quelqu'un décide de ce que cela veut dire—du genre de service qui nous était offert, dont nous avions l'habitude depuis les dix dernières années sur les lignes rurales? Je peux vous citer des exemples: Gander, Stephenville, Deer Lake, Charlo, le nord du Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et Charlottetown. Maintenant, nous avons cet Air Maritime.

Je trouve absolument incroyable qu'on puisse même envisager la fusion des permis, l'addition de nouvelles escales tant qu'EPA n'a pas démontré la qualité et la fiabilité de son service de 748 Air Maritime. Quand je vous dis qu'à Halifax à trois reprises la firme employée pour le déchargement et le ravitaillement a perforé l'appareil avec son matériel—et ce n'est pas une exagération, monsieur. Je tiens mes renseignements d'un responsable d'EPA, d'Air Maritime. Ils n'ont ni le personnel ni les infrastructures au sol. Si on faisait—je n'ai pas tous les faits en main—une analyse du nombre de fois où ils ont pu faire décoller ces appareils à temps et les faire atterrir où ils étaient censés atterrir—c'est incroyable. Un jour j'ai

[Texte]

going—it is incredible. I played backgammon for five hours one day in Halifax Airport, waiting to catch something that was flying.

I flag this. It is a large concern.

Mr. Chairman, I thank you for your patience in allowing me the extra time to represent the needs of my constituents in Atlantic Canada.

**Mr. Potvin:** I think I have answered the question; and I think Mr. Tobin has brought up a number of interesting points. I would again stress the need to bring to the attention of Transport Canada any safety matters. I for my part will mention to them that we had this dialogue this morning. But I would not rely on that. If you would like to contact them yourself, as you know, they have a regional office in Moncton and headquarters people here.

**Mr. Baker:** I have just one question. What function does the CTC have concerning rate increases on ferry services, particularly the ferry services in eastern Canada between provinces? What function does the CTC have concerning these rate increases when they have been ordered by the Minister of Finance, ordered by the Minister of Transport, as they were recently in November of 1984, concerning CN Marine? Normally when these rate increases are announced by CN Marine, the provincial governments concerned and the tourist boards, of course, have the right to appeal to the CTC against these rate increases. But when the government has laid it down in black and white in a financial statement that there must be rate increases, could the witnesses explain to the committee just what the function of the CTC is in that situation?

**Mr. Marchand:** Mr. Chairman, I think as far as ferries are concerned, we have nothing to do with it at all. It is out of our jurisdiction.

**Mr. Baker:** Fine, Mr. Chairman. Thank you.

**Mr. Belsher:** I have two short questions, more in the way of trying to elicit information. With the possible advent of cabooseless trains, with the coal trains that pass through the ridings particularly of the Fraser Valley, what provision would be made for, or how would you take into account the watchful eye of dusting that is taking place and that has been a problem over the last couple of years since these long trains have been going through? At present a sealant is placed—they go through a spray and there is a sealant. But if the seal should break and the wind is high, then the dust starts to fly and of course the speed has to be reduced. How will that question get addressed either in these hearings or by your people?

**Mr. Marchand:** This question is a bit technical.

• 1055

**Mr. Heads:** We think this will almost certainly be one of the issues brought up in the current hearing on cabooseless trains. We do not really feel we can comment on this at the moment, as the hearing is in process.

[Traduction]

joué pendant cinq heures au *jacquet* à l'aéroport d'Halifax en attendant de pouvoir monter dans quelque chose qui vole.

Je vous le signale, c'est très inquiétant.

Monsieur le président, je vous remercie de votre patience et de m'avoir accordé ce temps supplémentaire pour exprimer les besoins de mes électeurs dans le Canada atlantique.

**M. Potvin:** Je crois avoir répondu à la question et je crois que M. Tobin a soulevé un certain nombre de points intéressants. J'insiste encore sur la nécessité d'attirer l'attention de Transports Canada sur les questions de sécurité. Personnellement, je leur rapporterai notre dialogue de ce matin. Cependant, je ne m'y fierais pas. Si vous vouliez les contacter vous-même, comme vous le savez, ils ont bureau régional à Moncton et le quartier général se trouve ici.

**M. Baker:** J'ai juste une question à poser. Quel est le rôle de la CCT concernant les augmentations de tarif des services de traversier, surtout pour les services entre provinces dans l'Est du Canada? Quel est le rôle de la CCT au sujet de ces augmentations de tarif lorsqu'elles ont été ordonnées par le ministre des Finances, ordonnées par le ministre des Transports, en novembre 1984, pour CN Marine? Normalement lorsque ces augmentations de tarif sont annoncées par CN Marine, les gouvernements provinciaux concernés et les organismes de tourisme, bien entendu, ont le droit de faire appel auprès de la CCT. Mais lorsque le gouvernement ordonne noir sur blanc dans une déclaration financière ces augmentations de tarif, les témoins peuvent-ils nous expliquer le rôle de la CCT dans une telle situation?

**M. Marchand:** Monsieur le président, nous n'avons rien à voir avec les traversiers, ils sont en dehors de notre juridiction.

**M. Baker:** Très bien, monsieur le président. Merci.

**M. Belsher:** J'ai deux petites questions à poser, plus à titre informatif qu'autre chose. La suppression des fourgons de queue étant envisagée, les trains de charbon traversant des circonscriptions surtout dans la Vallée de la Fraser, quelles dispositions seront prises pour contrôler les nuages de poussière que les énormes convois des deux dernières années laissent derrière eux? À l'heure actuelle les wagons sont recouverts par pulvérisation d'une pellicule obturatrice. Si cette pellicule se décompose et que le vent est fort, la poussière commence à voler et bien entendu il faut ralentir la vitesse. Comment cette question sera-t-elle réglée soit pendant ces audiences soit par vos collaborateurs?

**M. Marchand:** C'est une question un peu technique.

**M. Heads:** Nous sommes presque persuadés que c'est une des questions qui sera soulevée lors des audiences en cours concernant les trains sans fourgon de queue. Nous ne pensons pas pouvoir faire de commentaire pour le moment les audiences étant en cours.

[Text]

**Mr. Belsher:** I guess my question, Mr. Chairman, was how the transport committee is going to make sure that issue is dealt with.

**Mr. Heads:** Perhaps, Mr. Chairman, I could give an undertaking that if the matter does not come up in the hearings, which are going on in December and January, we would take notice of this as a question asked by the committee and examine and respond to it at that time.

**Mr. Belsher:** Yes, if you please.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** On an entirely different subject, it was alluded to earlier about the rail crossings. I was interested to see the breakdown of how the payments are made. When a municipality agrees that a crossing should be put in place and the road authority and the highway department agree, how much influence does the railway—such as CP Rail or CN Rail—have of maybe trying to resist a crossing being put in place?

**Mr. Heads:** The response to that is virtually none. When the municipality feels it is necessary and the Railway Transport Committee agrees it is necessary for consideration of traffic accident records, sightlines, and so forth, the order is issued. I do not think railway resistance has been at all a significant problem there.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** A quick question to Mr. Heads. The application for either a level crossing protection or grade separations has to come from the municipalities. A province cannot initiate it or the CTC cannot initiate it, can they?

**Mr. Heads:** You are correct. It comes in general from the municipality. I am not absolutely sure what the legal situation is on whether we can take an initiative.

**Mr. Benjamin:** I might give him an example.

**Mr. Marchand:** It is usually done that way, but it does not have to be, according to the law, I do not think. Mr. Wetston, you have a different opinion. I do not think that under the act the province or the CTC can take the initiative.

**Mr. Benjamin:** Well another grade separation is badly needed in Regina. The initiative for that would have to come from the City of Regina, I take it.

**Mr. Marchand:** Usually this is the way it is done.

**Mr. Benjamin:** If there were a request from say several hundred citizens made to the CTC, would they then take the initiative themselves, in consultation with the city and the province, or would an application still have to come from the city?

**Mr. Wetston:** The question you raise is a very difficult one, Mr. Benjamin, and I am sure you are aware of that fact. As Mr. Heads has explained, it normally arises through municipal application. I am afraid I do not have the answer with me, but I am more than happy to have a look at it and get back to the committee on whether or not, of its own volition, the CTC or

[Translation]

**M. Belsher:** Ma question en vérité, monsieur le président, était: comment le Comité des transports s'assurera-t-il que cette question est réglée.

**M. Heads:** Monsieur le président, je pourrais peut-être m'engager à ce que si cette question n'est pas soulevée pendant les audiences qui doivent se poursuivre en décembre et en janvier, nous la considérerons comme une question posée par ce Comité, nous l'étudierons et nous y répondrons alors.

**M. Belsher:** Oui, s'il vous plaît.

**Le président suppléant (M. Taylor):** C'est un sujet complètement différent mais il a été fait allusion un peu plus tôt aux passages à niveau. La question de la répartition des coûts m'intéresse. Lorsqu'une municipalité décide qu'un passage à niveau devrait être installé, que les services de voirie et le ministère de la Voirie sont d'accord, quel degré d'opposition peut être manifesté par les chemins de fer, par le CP ou le CN?

**M. Heads:** Pratiquement aucun. Si la municipalité l'estime nécessaire et que le Comité des transports ferroviaires convient de cette nécessité à la suite d'accidents, etc., l'ordonnance est émise. Je ne pense pas que la résistance des chemins de fer ait jamais représenté un réel problème.

**M. Belsher:** Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Une toute petite question pour M. Heads. Une demande de passage à niveau protégé ou d'ouvrage d'art doit venir des municipalités. Cela ne peut être à l'initiative de la CCT ou de la province, n'est-ce pas?

**M. Heads:** Vous avez raison. En général cela vient de la municipalité. Je ne suis pas absolument certain que sur le plan juridique cette initiative ne puisse venir de nous.

**M. Benjamin:** Je pourrais lui donner un exemple.

**M. Marchand:** C'est généralement ainsi que les choses se passent, mais conformément à la loi je ne pense pas que cela soit obligatoire. Monsieur Estston, votre opinion est différente? Je ne pense pas que la loi permette à la province ou à la CCT de prendre l'initiative.

**M. Benjamin:** Un autre ouvrage d'art fait sévèrement défaut à Regina. Je suppose que l'initiative devrait donc venir de la ville de Regina.

**M. Marchand:** Généralement c'est ainsi que l'on procède.

**M. Benjamin:** Si une demande était faite par plusieurs centaines de citoyens auprès de la CCT, cette dernière prendrait-elle elle-même l'initiative en consultation avec la ville et la province, ou faudrait-il tout de même que la ville fasse une demande?

**M. Wetston:** La question que vous posez est très difficile, monsieur Benjamin, et je suis certain que vous le savez. Comme M. Heads vous l'a expliqué, il s'agit généralement de demandes faites par les municipalités. J'ai peur de ne pas avoir la réponse avec moi, mais je me ferai un plaisir d'étudier la question et de vous rapporter si oui ou non, de sa propre

*[Texte]*

some other party could instigate that particular matter. I would be pleased to do that.

**Mr. Marchand:** Dr. Heads would like to add a few comments on that point.

**Mr. Heads:** I just wish to say, Mr. Chairman, that in actual practice if a crossing appears to us to be particularly dangerous, although we cannot take the initiative to start the action, we would certainly go to the municipality and bring all the facts to their attention. I think in the event that a petition were received from several hundred citizens we would not quietly write back and say they have no right to make this petition. We would certainly investigate it from one of our six regional offices across Canada and give all possible assistance to the parties involved. So regardless of what the legal response is, I would not like you, Mr. Benjamin, to think we were entirely reactive and did not take any initiative in these cases.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** There is another way it can be done. The provincial government can go to the municipality and say they will pay their share; then there is no difficulty.

• 1100

**Mr. Benjamin:** May I ask Mr. Heads, when he is digging up all these figures that we are getting, would he be good enough—I do not imagine other members of the committee would be interested—to get a breakdown of the costs and how the costs were shared as between CTC, the City of Regina, the Province of Saskatchewan for the grade separation, the underpass for the Loewen Expressway on the west side of Regina city? It was just completed last summer, I believe. Perhaps he could give me what the total costs were, and what the federal, provincial and municipal contributions were to it.

Mr. Chairman, I want to return to the air thing. Mr. Tobin is still here. I hate people who say "I told you so", but it was his government, supported by Conservatives, who brought in deregulation, and in spite of my warnings that this sort of thing would happen that he is complaining about, they went ahead anyway.

I want to ask Mr. Marchand or Mr. Potvin, is it the experience of the CTC that since the deregulation régime started, there has been the tendency for airlines of any size... local, regional, national whatever—to gravitate towards the largest number of large market areas they can get into and leave smaller market areas? In other words, that they can enter and then exit almost at will, at any time they want, and that this has resulted in a number of smaller centres already losing regional carrier service or national carrier service.

**Mr. Marchand:** I regret, Mr. Benjamin, but I think it is a little bit soon to draw any conclusions. I know what you have in mind, and several people do have the same question in mind. But, you know, the policy was announced at the beginning of

*[Traduction]*

volonté, la société ou toute autre partie peut prendre l'initiative à cet égard. Je me ferai un plaisir de le faire.

**M. Marchand:** Monsieur Heads, voudriez-vous ajouter quelques commentaires à ce sujet.

**M. Heads:** Je souhaiterais simplement dire, monsieur le président, que dans la pratique actuelle si un passage nous semble être particulièrement dangereux, bien que nous ne puissions prendre l'initiative, nous nous adressons à la municipalité et nous attirons son attention. Je crois que si nous devons recevoir une pétition émanant de plusieurs centaines de citoyens nous ne répondrions pas tranquillement en leur disant qu'ils n'ont pas le droit de faire ce genre de pétition. Nous ferions certainement mener une enquête par un de nos six bureaux régionaux et nous offririons toute l'aide possible aux parties concernées. Donc, quelle que soit la position juridique, je ne voudrais pas, monsieur Benjamin, que vous pensiez que nous n'agissons que par réaction sans jamais prendre l'initiative.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Il y a une autre solution. Le gouvernement provincial peut offrir à la municipalité d'assumer une partie des dépenses ce qui supprime toute difficulté.

**M. Benjamin:** Monsieur Heads, lorsque vous chercherez tous ces chiffres, aurez-vous l'amabilité—je ne pense pas que cela puisse intéresser d'autres membres du Comité—de me fournir la répartition des dépenses entre la CCT, la ville de Regina, la province de la Saskatchewan pour la construction du tunnel du Loewen Expressway dans l'ouest de Regina? Je crois que les travaux viennent tout juste d'être terminés cet été. Vous pourriez me donner l'ensemble du coût et la répartition entre le fédéral, le provincial et le municipal. par les conservateurs, qui a introduit la déréglementation et malgré mes avertissements quant à l'éventualité de ce dont il se plaint maintenant, ils l'ont quand même fait.

M. le président, revenons au transport aérien. M. Tobin est encore là. Je déteste les gens qui vous disent «Je vous l'avais bien dit!», mais c'est son gouvernement, soutenu par les conservateurs, qui a introduit la déréglementation et malgré mes avertissements quant à l'éventualité de ce dont il se plaint maintenant, ils l'ont quand même fait.

Monsieur Marchand, ou monsieur Portvin, la CCT a-t-elle constaté que depuis l'entrée en vigueur du régime de réglementation une tendance chez les compagnies aériennes de toute taille—qu'elles soient locales, régionales ou nationales—de graviter vers les gros marchés et d'abandonner les plus petits marchés? En d'autres termes, les marchés où elles peuvent entrer ou sortir pratiquement à volonté, n'importe quand, et qu'en conséquence un certain nombre de centres plus petits sont déjà en train de perdre leurs services de transporteurs ou leurs services de transport régionaux.

**M. Marchand:** Je regrette, monsieur Benjamin, mais je pense qu'il est un peu trop tôt pour tirer des conclusions. Je sais à quoi vous pensez, et plusieurs pensent à la même chose. Cette politique, comme vous le savez, n'a été annoncée qu'au

## [Text]

May. Even if some companies, say, are interested to switch, say, to become regional carriers or national carriers, and so forth, well, it cannot be done overnight. There is a problem of equipment and so forth. I do not think that in this short period we can give you an answer or give you any definite trend.

**Mr. Benjamin:** Well, as I understand it, PWA has already dropped eight locations that they served. They are now being handled by some other smaller outfit. CP Air entered the Regina—Saskatoon—Halifax market; then as soon as the times got a little tough, the recession hit, they just up and quit, just pulled out. Now they are asking for another year extension. Does the Air Transport Committee not take into account that if they have the liberty to enter a route, they have some responsibility to serve it, instead of just allowing them to enter and exit at will?

**Mr. Marchand:** You know, even before the new policy was enunciated many companies abandoned some lines, as you know—even Air Canada. I can give you many examples. So is the new policy going to accelerate this movement and to what extent? I think it is not very prudent at this moment to give a clear answer.

**Mr. Benjamin:** Well, I will give you a clear prediction. It is going to get worse.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Thank you.

Now, do I have the permission of the committee to thank the Transport Commission and go on to the next one?

**An hon. member:** Agreed.

**Mr. Marchand:** Am I allowed to thank the chairman and the committee for the warm reception, and for the intelligent questions that were put to us. We hope we can supply as soon as possible the answers to those questions that were put and could not be answered this morning.

So thank you very much.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Thank you, Mr. Marchand, and your committee. We will look forward to the answers being sent to the secretary of the committee.

Thank you very much.

Now, may I call vote 130b, the Office of the Grain Transportation Agency Administrator, and I would like to introduce Mr. Jack Horner, the Administrator.

## TRANSPORT

D—Office of the Grain Transportation Agency Administrator

Vote 130b—Office of the Grain Transportation Agency Administrator—Program expenditures.....\$2,220,000 I do not think Mr. Horner needs an introduction to any group of parliamentarians in Canada.

## [Translation]

début de mai. Même si certaines compagnies veulent se transformer en transporteurs régionaux ou en transporteurs nationaux, etc., cela ne peut se faire du jour au lendemain. Il y a un problème d'équipement, etc. La période est trop courte pour que nous puissions vous donner une réponse ou vous indiquer une tendance définitive.

**M. Benjamin:** Sauf erreur, PWA a déjà abandonné huit escales. Ces escales sont maintenant desservies par de plus petites compagnies. CPR s'était implantée sur le marché Regina-Saskatoon-Halifax et dès l'arrivée de temps un peu plus difficiles, de la récession, elle s'est tout simplement retirée. Elle demande maintenant une autre année de prolongation. Le Comité des transports aériens ne prend-il pas en compte le fait que si ces compagnies ont la liberté de s'implanter sur une ligne, elles ont la responsabilité de la maintenir, plutôt que de simplement leur permettre de faire ce qu'elles veulent?

**M. Marchand:** Avant même que cette nouvelle politique soit énoncée de nombreuses compagnies avaient abandonné certaines lignes—même Air Canada. Je peux vous donner de nombreux exemples. Est-ce que cette nouvelle politique va accélérer ce mouvement et dans quelle mesure? Il ne serait pas très prudent de donner une réponse définitive pour le moment.

**M. Benjamin:** Je vais vous faire une prédiction définitive. Cela ne va qu'empirer.

Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Merci.

Ai-je maintenant la permission du Comité de remercier la Commission des transports et de passer aux témoins suivants?

**Une voix:** D'accord.

**M. Marchand:** Ai-je la permission de remercier le président et le Comité de sa chaleureuse réception et des questions intelligentes qui nous ont été posées. Nous espérons pouvoir vous fournir aussitôt que possible les réponses aux questions qui nous ont été posées et auxquelles nous n'avons pu répondre ce matin.

Merci infiniment.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Je vous remercie, monsieur Marchand, ainsi que votre comité. Nous attendrons avec impatience les réponses que vous enverrez au greffier du Comité.

Merci beaucoup.

Puis-je maintenant mettre en délibération le crédit 130b, crédit du bureau de l'administrateur de l'Office du transport du grain, et j'aimerais vous présenter M. Jack Horner, l'administrateur.

## TRANSPORTS

D—Le bureau de l'administrateur de l'Office du transport du grain

Crédit 130b—Bureau de l'administrateur de l'Office du transport du grain—dépenses du programme.....\$2,220,000 Est-il nécessaire de présenter M. Horner à des parlementaires canadiens?

[Texte]

[Traduction]

• 1105

We are very happy to have you here, Mr. Horner, and I wonder if you would like to make an opening statement.

**Mr. Jack Horner (Administrator, Office of the Grain Transportation Agency, Canadian Transport Commission):** Thank you, Mr. Chairman. I really do not have an opening statement other than just to say that the supplementary estimates before the committee are for three quarters of the year. The earlier quarter the GTA was under the Surface Transportation in the Department of Transport. That is really the only introduction I would have with respect to the expenditures before the committee.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Horner.

We will now take names of those who would like to question.

Mr. Benjamin, first round, 15 minutes.

**Mr. Benjamin:** Welcome, Mr. Horner. It is good to see you again.

There are 26 person-years in the supplementary estimate. I take it from the answers of the CTC that six of those were people transferred from the CTC. Are all the rest, the other 20 person-years, transfers from the Department of Transport or are they new personnel hired or what?

**Mr. J. Horner:** No, they are really transfers from the old Grain Transportation Authority which was set up in 1979 or 1980. Really, you could call the other people just carry-overs, if you like, from the Grain Transportation Authority.

**Mr. Benjamin:** So that would account for the other 20 person-years, would it?

**Mr. J. Horner:** Yes. Actually we are not up to that right now, but there is provision for them.

**Mr. Benjamin:** I notice for the 26 person-years we have \$1 million in the supplementary estimates, but then there is "Professional and Special Services". I presume that \$519,000 is for consultants or contract work?

**Mr. J. Horner:** Yes; not altogether, though. That \$519,000 takes in the expenditures with regard to the Senior Grain Transportation Committee, plus three contracts for services to the GTA.

**Mr. Benjamin:** All right. Most of that \$519,000 then is for the expenses and what not of the meetings of the Grain Transportation Committee?

**Mr. J. Horner:** Most of it, yes.

**Mr. Benjamin:** How many people are on that committee?

**Mr. J. Horner:** On the Senior Grain Transportation Committee?

**Mr. Benjamin:** Yes.

Nous sommes ravis de vous accueillir, monsieur Horner. Si vous avez des remarques préliminaires à faire, allez-y.

**M. Jack Horner (administrateur, Office du transport du grain (Commission canadienne des transports)):** Merci, monsieur le président. En guise de remarques préliminaires, je me bornerai à signaler que les prévisions budgétaires supplémentaires dont le Comité est saisi couvrent les trois quarts de l'année. Pendant le premier trimestre, l'OTG relevait du programme des transports de surface du ministère des Transports. C'est tout ce que j'avais à dire concernant ces prévisions budgétaires.

**Le président:** Merci, monsieur Horner.

Je passe maintenant à la liste de ceux qui veulent prendre la parole.

Monsieur Benjamin, vous avez quinze minutes au premier tour.

**M. Benjamin:** Bienvenue, monsieur Horner. C'est bon de vous revoir.

Les prévisions budgétaires supplémentaires demandent 26 années-personnes. D'après ce que nous ont dit les représentants de la CCT, six d'entre elles ont été mutées chez vous de la CCT, n'est-ce pas? Quant aux autres, les 20 autres années-personnes, s'agit-il de mutations du ministère des Transports ou de nouvelles recrues?

**M. J. Horner:** Il s'agit de mutations de l'ancien office du transport du grain, établi en 1979 ou 1980. Ainsi, on pourrait dire que les postes de ces employés ont été reportés.

**M. Benjamin:** Et cela est vrai pour ces 20 autres années-personnes, n'est-ce pas?

**M. J. Horner:** Oui. À vrai dire, le compte n'y est pas encore mais tout est en place.

**M. Benjamin:** Je remarque qu'une somme de 1 million de dollars correspond à ces 26 années-personnes dans les prévisions supplémentaires mais il y a par ailleurs, sous la rubrique «Services professionnels spéciaux», une somme de 519,000\$ qui servira je présume à embaucher des experts-conseils ou des gens à contrat, n'est-ce pas?

**M. J. Horner:** Ce n'est pas tout à fait cela. Cette somme de 519,000\$ couvre les dépenses du Comité supérieur des transports du grain et les frais de trois contrats de services fournis à l'OTG.

**M. Benjamin:** Je vois. La majeure partie de cette somme de 519,000\$ couvre donc les dépenses et les faux frais des réunions du Comité du transport du grain, n'est-ce pas?

**M. J. Horner:** C'est cela.

**M. Benjamin:** Combien de personnes siègent-elles à ce Comité?

**M. J. Horner:** Vous parlez du Comité supérieur du transport du grain, n'est-ce pas?

**M. Benjamin:** Oui.

[Text]

**Mr. J. Horner:** There are about 26. I think it is all outlined under Section 3 of the act.

**Mr. Benjamin:** Yes, right. There is representation from the grain companies, the railways . . .

**Mr. J. Horner:** The railways, plus four farmers who are appointed right now but they hope to be or eventually will be elected.

**Mr. Benjamin:** That is my next question. When is this election going to be held? When the legislation was being debated it was suggested by a number of us, in order to save administration costs and so forth and the costs of holding an election, that the elections to the Grain Transportation Advisory Committee of the four farmer members should be held in conjunction with the elections of the Canadian Wheat Board Advisory Committee. Is that being looked into as a possibility? Whether it is or not, when is the election of these four farmer representatives going to be held?

**Mr. J. Horner:** The election was to have taken place in November just past, but the government decided to postpone the election due, I think, to the representations from northern British Columbia. They felt they did not have a representation which they wanted, and I think the government is making a decision as to how to accommodate British Columbia on that.

**Mr. Benjamin:** Oh, the Peace River country.

• 1110

**Mr. J. Horner:** Well, the portion falling in Alberta is theoretically represented by the farmer chosen in Alberta, but so is the Peace River country in British Columbia, if they felt they did not have a representative.

**Mr. Benjamin:** I see. Even though they are under the Canadian Wheat Board district, they are considered part of the Prairies when it comes to the movement of grain and the authority of the Canadian Wheat Board. The fact that there is no provision for a representative from B.C., in the legislation is what their problem is, is it?

**Mr. J. Horner:** Yes, that is right. The act clearly says, "from the Saskatchewan—Alberta boundary line, within the Province of Alberta, one representative shall be chosen". If the words "within the Province of Alberta" were deleted, you could then say it includes British Columbia, if it were everything west of the boundary line between Alberta and Saskatchewan. But the act says, "within the Province of Alberta", and that necessarily excludes those people in British Columbia.

**Mr. Benjamin:** It would require an amendment to the legislation then, would it not?

**Mr. J. Horner:** I am not an expert on the subject but I think it would, yes.

**Mr. Benjamin:** I think it would too. In the meantime, why cannot the election for these four be held?

[Translation]

**M. J. Horner:** Il y en a 26. Le nombre est fixé à l'article 3 de la loi.

**M. Benjamin:** Je vois. Y sont représentées les compagnies de grain, les chemins de fer . . .

**M. J. Horner:** En effet, et quatre agriculteurs qui actuellement sont nommés mais qui seront un jour ou l'autre élus, on l'espère.

**M. Benjamin:** C'est à cela que je voulais en venir. Quand ces élections auront-elles lieu? Quand nous étudions le projet de loi, certains d'entre nous ont proposé qu'on élise les quatre membres agriculteurs du Comité consultatif du transport du grain en même temps que les membres du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé et ce pour réduire les coûts administratifs découlant de la tenue des élections. A-t-on écarté cette possibilité? De toute façon, à quand l'élection des quatre représentants des agriculteurs?

**M. J. Horner:** L'élection était prévue pour le mois de novembre dernier mais le gouvernement a décidé de la reporter devant les démarches faites par le nord de la Colombie-Britannique. En effet, les représentants de cette région estimaient qu'ils n'avaient pas obtenu ce qu'ils voulaient et le gouvernement est en train d'étudier la façon de leur donner satisfaction.

**M. Benjamin:** Je vois, il s'agit de la contrée de la rivière de la Paix.

**M. J. Horner:** En bref c'est l'agriculteur choisi par l'Alberta qui doit représenter toute la partie qui se trouve en Alberta mais une partie de la contrée de la rivière de la Paix se trouve en Colombie-Britannique et cette dernière réclame un représentant.

**M. Benjamin:** Je vois. Du point de vue des limites administratives de la Commission canadienne du blé, cette région est considérée comme faisant partie des Prairies pour le mouvement du grain et pour ce qui relève de la Commission. Qu'est-ce qui ne va pas? Est-ce le fait qu'il n'y a pas de disposition prévue dans la loi pour l'élection d'un représentant de la Colombie-Britannique?

**M. J. Horner:** C'est cela. La loi dit précisément: «Un représentant sera choisi, dans la province d'Alberta, à l'ouest de la frontière entre la Saskatchewan et l'Alberta». Si l'on supprimait les mots «dans la province d'Alberta», la Colombie-Britannique serait incluse dans toute la région à l'ouest de la frontière entre l'Alberta et la Saskatchewan. La loi dit cependant: «dans la province d'Alberta», ce qui exclut forcément les gens de Colombie-Britannique.

**M. Benjamin:** Il faudrait donc modifier la loi, n'est-ce pas?

**M. J. Horner:** Je ne suis pas expert en la matière mais je serais porté à croire que oui.

**M. Benjamin:** Moi aussi, en attendant, pourquoi ne pourrait-on élire quatre représentants dès maintenant?

[*Texte*]

**Mr. J. Horner:** Of course, that is not a decision for the GTA to make. That is a decision for the Minister of Transport and he has made it.

**Mr. Benjamin:** I take it that all the hopper cars owned or leased by the federal government, the Canadian Wheat Board and the three provinces are under the control of yourself and your committee. Is that correct?

**Mr. J. Horner:** Yes, that is the intention of the act and we are in the process of trying to accomplish it. Of course, the 2,000 cars owned by the Provinces of Alberta and Saskatchewan are still really owned by them and the 2,000 owned by the Wheat Board will be still administered by the Wheat Board, but we hope to put the rest under the GTA.

**Mr. Benjamin:** What is the total fleet that would be under the GTA?

**Mr. J. Horner:** Once the construction of the additional 2,460 cars is completed, there will be 19,120 cars including the provinces' and the Wheat Board's cars.

**Mr. Benjamin:** So would 17,120 be the property of the federal government?

**Mr. J. Horner:** Yes, and the Wheat Board.

**Mr. Benjamin:** I was taking 2,000 off for the Wheat Board and 2,000 off for Alberta and Saskatchewan.

**Mr. J. Horner:** All right, then you get down to 15,120.

**Mr. Benjamin:** I beg your pardon, you are right. Yes, 15,120. Sorry, I cannot subtract this morning.

How much of the allocation of cars is under your jurisdiction? Is it in terms of where it goes, or where elevators are spotted or is it left to the Canadian Wheat Board when it issues shipping orders?

**Mr. J. Horner:** That portion is left to the Canadian Wheat Board. We allocate the cars vis-à-vis the board and the non-board requirements and the cars that the railways have. Then the final allocation, really, is the Wheat Board's. They now allocate them according to train runs.

**Mr. Benjamin:** I see. The costs of the advisory committee, all of that, are in the \$519,000 range, are they?

**Mr. J. Horner:** Yes.

**Mr. Benjamin:** There is no provision for any costs for the holding of an election then, I take it, for the other four representatives.

**Mr. J. Horner:** No, not really. There is no provision under the GTA for those.

**Mr. Benjamin:** The costs for that, I presume, would be paid by the Department of Transport and not the GTA.

**Mr. J. Horner:** I presume it would, yes. We cover the costs of the farmer representatives out of that \$519,000... their

[*Traduction*]

**M. J. Horner:** C'est parce que ce n'est pas à l'OTG de prendre la décision. C'est le ministre des Transports qui doit le faire et il s'est prononcé.

**M. Benjamin:** Si je comprends bien, tous les wagons-trémies que possèdent ou que louent le gouvernement fédéral, la Commission canadienne du blé et les trois provinces sont sous la responsabilité de vous-même et de votre Comité, n'est-ce pas?

**M. J. Horner:** Oui, c'est ce que prévoit la loi et nous sommes en train de faire le nécessaire. Bien entendu, les 2,000 wagons de l'Alberta et de la Saskatchewan appartiennent encore à ces provinces et les 2,000 qui appartiennent à la Commission canadienne du blé continueront d'être sa responsabilité. Quant au reste, nous espérons pouvoir nous en occuper à l'Office du transport du grain.

**M. Benjamin:** Quel serait alors le parc de l'Office?

**M. J. Horner:** Quand la construction des 2,460 wagons supplémentaires sera terminée, nous aurons un total de 19,120 wagons, et cela comprend ceux des provinces et de la Commission canadienne du blé.

**M. Benjamin:** Le gouvernement fédéral serait alors propriétaire de 17,120 wagons, n'est-ce pas?

**M. J. Horner:** Oui, avec la Commission canadienne du blé.

**M. Benjamin:** Je voulais retirer les 2,000 de la Commission et les 2,000 de l'Alberta et de la Saskatchewan.

**M. J. Horner:** Alors, cela fait 15,120.

**M. Benjamin:** Excusez-moi, vous avez raison. Je ne sais plus calculer ce matin.

Combien de ces wagons sont-ils de votre ressort? Est-ce vous qui décidez où ils vont? Cela dépend-t-il de l'endroit où sont situés les élévateurs ou directement de la Commission canadienne du blé?

**M. J. Horner:** Nous nous en remettons à la Commission canadienne du blé. Nous répartissons les wagons suivant les besoins de la Commission et les autres besoins et d'après le nombre de wagons disponibles. La répartition définitive à vrai dire relève de la Commission canadienne du blé. Actuellement, elle fait une répartition suivant les trajets.

**M. Benjamin:** Je vois. Le Comité consultatif coûte environ 519,000\$, n'est-ce pas?

**M. J. Horner:** Oui.

**M. Benjamin:** Je ne vois rien de prévu pour la tenue des élections, pour l'élection des quatre autres représentants.

**M. J. Horner:** Non, en effet. Rien n'est prévu à l'OTG pour cela.

**M. Benjamin:** Je suppose que c'est le ministère des Transports et non pas l'Office qui assumerait ces coûts, n'est-ce pas?

**M. J. Horner:** Je suppose que oui. Nous défrayons les représentants des agriculteurs à même ce budget de 519,000\$,

[Text]

transportation and expenses for the meetings held. That comes out of the \$519,000.

**Mr. Benjamin:** Without disclosing the privacy of meetings and what not, could you give the committee a general overview of how things are working so far? Are there any problems? Are there any unforeseen difficulties arising that you are trying to deal with or going to be faced with that we could know about?

• 1115

**Mr. J. Horner:** There are no major problems that cannot be handled and are not handled on a day-to-day basis, really. I think in the Senior Grain Transportation Committee all the participants have expressed a real desire to co-operate with one another. You have everybody's interests represented there, but yet the overall desire is to bring about an efficient transportation system. From time to time we run into difficulties vis-à-vis the evolution, you might say, of that system, the explanations of the freight rates and how they are evolved. It is a quite complicated process and that causes us, from time to time, some difficulties.

The determination of the cars vis-à-vis the unit trains: We have experimented with three specific unit train runs this past year to see what efficiencies could evolve in the use of that sort of movement. We are studying that right now. There is a committee of the Senior Grain Transportation Committee studying it to see whether there were real efficiencies in that method.

**Mr. Benjamin:** That was a unit train of one kind and grade of grain, was it?

**Mr. J. Horner:** Yes. There was a unit train of rape-seed. There were two unit trains, really, of barley: one, gathered at one location, freighted in, cleaned and freighted out; the other unit train was gathered at a series of elevators belonging to one company, a shipload of barley, really, to Thunder Bay.

**Mr. Benjamin:** Was that from Saskatchewan?

**Mr. J. Horner:** No, it was from Manitoba.

**Mr. Benjamin:** I think that is all I have for now, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Thank you. Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** On the subject of feed grains, how many locations are there picked for the equalization in British Columbia, in Ontario, Quebec, from the Prairies? What I am leading up to is that out in the Fraser Valley... If Vancouver is the one location that is used as a point, then feed grains have to be trucked back into the valley for the poultry and the dairy industry. I am trying to get a comparison as to how their line... in the Fraser Valley would compare with the dairy industry in Quebec and also in Ontario.

**Mr. J. Horner:** The feed grain in Ontario and Quebec is shipped to the elevators along the St. Lawrence Seaway and I suppose each one of those would be a distribution point—one

[Translation]

pour les frais de transport et de séjour quand le Comité se réunit. Le total est de 519,000\$.

**M. Benjamin:** Sans révéler quoi que ce soit de confidentiel, pouvez-vous dire aux membres du Comité comment les choses se déroulent en général jusqu'à présent? Y a-t-il des difficultés? Y a-t-il des difficultés imprévues qui surgissent et qu'il vous faut régler ou que vous devrez régler dont nous pourrions être mis au courant?

**M. J. Horner:** Il n'y a pas de problèmes majeurs qu'on ne puisse pas régler au jour le jour. Je pense qu'au Comité supérieur du transport du grain, tous les participants sont animés d'un véritable désir de coopérer. Tous les intérêts y sont représentés mais chacun souhaite faire ce qu'il faut pour avoir un réseau de transport efficace. De temps à autre, nous faisons face à des difficultés concernant l'évolution de ce réseau, ou encore la compréhension des tarifs de transport des marchandises et leur origine. Puisqu'il s'agit d'une chose fort complexe, cela vous cause parfois quelques ennuis.

Le nombre de wagons par train est une autre question. Nous avons mis à l'essai trois trajets spécifiques l'an dernier pour en tester l'efficacité. La question est encore à l'étude et il y a un sous-comité du Comité supérieur du transport du grain qui essaie d'évaluer si cette méthode représentait des avantages du point de vue de l'efficacité.

**M. Benjamin:** Il s'agissait donc d'un train qui se bornait à transporter une sorte de grain d'une qualité donnée, n'est-ce pas?

**M. J. Horner:** C'est cela. Nous avions un train pour le colza et deux autres pour l'orge. Le premier ramassait les céréales à un endroit, les transportait pour qu'elles soient nettoyées et les retransportait. Quant à l'autre, il ramassait dans divers silos appartenant à une compagnie, un chargement d'orge, qu'il amenait à Thunder Bay.

**M. Benjamin:** Était-ce en Saskatchewan?

**M. J. Horner:** Non c'était au Manitoba.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai terminé.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Merci. Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Combien d'endroits ont-ils été choisis en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec dans les Prairies pour la péréquation des céréales fourragères? Dans la vallée du Fraser... si Vancouver en est un, les céréales fourragères devront être retournées par camions dans la vallée pour desservir le secteur des volailles et l'industrie laitière. J'essaie d'établir une comparaison entre la vallée du Fraser et l'industrie laitière au Québec et en Ontario.

**M. J. Horner:** Les céréales fourragères de l'Ontario et du Québec sont expédiées vers les silos le long de la voie maritime du St-Laurent et je suppose que chacun d'entre eux pourrait

[Texte]

in Montreal, Collingwood, all the way down, really. We do not really look after that aspect of the feed grain, but I would think each one of them would be a distribution point. The feed grain today mostly goes . . . Montreal and the Maritimes. Halifax would be the location in the Maritimes.

**Mr. Belsher:** Then you do not get involved in . . .

**Mr. J. Horner:** No.

**Mr. Belsher:** —the costs of trucking after that?

**Mr. J. Horner:** No.

**Mr. Belsher:** Is the laid-down cost for the feed grain the same in Vancouver as it is in, say, Montreal or Halifax?

**Mr. J. Horner:** No, I think it would be considerably different, because you have the lake costs up from Thunder Bay via the Great Lakes. You have those costs and elevation charges. There would be different costs from those in Vancouver.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Mr. Horner I have a number of questions, some of which I think relate to the general mandate of your office. My understanding is that although it talks about Grain Transportation Agency, you are really rail transportation as opposed to any other mode. Is that correct?

• 1120

**Mr. J. Horner:** Well, it is primarily rail, but . . .

**Mr. Angus:** Rail, and some road perhaps?

**Mr. J. Horner:** Some road. There are three trucking firms which have contracts that are trucking the other statutory commodities that are added.

**Mr. Angus:** But water per se is not part of your . . .

**Mr. J. Horner:** Water per se is not part, no.

**Mr. Angus:** Has there been any discussion within the senior committee or with the Minister about a role of the GTA of not only co-ordinating the surface movement but at least within the St. Lawrence and the Great Lakes?

**Mr. J. Horner:** We have a responsibility really in a sense of looking at the ships to see whether there are enough of them there, but the actual hiring of the ships is a responsibility of the Wheat Board. They price the ships, the freight rates; that is their responsibility. And while from time to time we can make a judgment that there are not enough ships or there are enough ships, the hiring of them is really the Wheat Board's responsibility.

[Traduction]

être considéré comme un silo de distribution. Et il y en aurait un à Montréal donc, à Collingwood, et ainsi de suite. Nous ne nous occupons pas vraiment de cet aspect des céréales fourragères mais je suppose que chacun des ces endroits pourrait être considéré comme tel. Les céréales fourragères de nos jours sont acheminées surtout vers Montréal et les Maritimes. Dans les Maritimes, le port serait donc Halifax.

**M. Belsher:** Vous voulez dire que vous ne vous occupez pas . . .

**M. J. Horner:** Non.

**M. Belsher:** . . . des frais de transport par camions par la suite, n'est-ce pas?

**M. J. Horner:** Non.

**M. Belsher:** Est-ce que le coût à l'arrivée des céréales fourragères est le même à Vancouver qu'à Montréal ou à Halifax?

**M. J. Horner:** Non, je pense que cela varie considérablement car il y a le coût du transport maritime sur les Grands lacs à partir de Thunder Bay à quoi s'ajoutent des frais d'entreposage dans les silos. Il y aurait donc une différence avec Vancouver.

**M. Belsher:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Monsieur Horner, je voudrais poser toute une série de questions dont certaines ont à voir avec votre mandat en général. D'après mon interprétation, quand on parle de l'Office de transport du grain, on parle de transport ferroviaire plutôt qu'autre chose, n'est-ce pas?

**M. J. Horner:** Il s'agit surtout de transport ferroviaire mais . . .

**M. Angus:** Avec un peu de transport routier, peut-être?

**M. J. Horner:** Un peu. Il y a trois compagnies de transport routier qui transportent, en vertu de contrats, les autres denrées précisées dans la loi.

**M. Angus:** Le transport maritime en soi ne fait pas partie . . .

**M. J. Horner:** Non.

**M. Angus:** A-t-il été question au comité supérieur ou avec le ministre d'un éventuel rôle de l'OTG qui ne se bornerait pas à coordonner le transport de surface mais serait étendu au moins au Saint-Laurent et aux Grands Lacs?

**M. J. Horner:** À la vérité, nous avons la responsabilité de veiller à ce que les bateaux soient en nombre suffisant mais l'affrètement relève de la Commission canadienne du blé qui établit les prix de location et les tarifs de transport des marchandises. Même si de temps à autre nous nous prononçons quant au nombre des bateaux, c'est la Commission canadienne du blé qui les affrète.

[Text]

**Mr. Angus:** What about the physical role of the co-ordination? I am thinking of at the port. You know, it is one thing to identify that there are enough ships or too many ships, but to have one central body that has the jurisdiction, if you like, to where and when available, to make sure the grain not only moves into Thunder Bay or into Vancouver or into Churchill, or wherever, but is able to move out in an official manner, is there a role for the GTA in that?

**Mr. J. Horner:** Not right at present.

**Mr. Angus:** Could there be?

**Mr. J. Horner:** Not right at present. We have a staff in Thunder Bay and in Vancouver, but their job is really to co-ordinate the unloading of the cars.

**Mr. Angus:** But could there be a role? Could you yourself, as the chairman, see that?

**Mr. J. Horner:** Yes, there could be, but I am certain the Wheat Board would feel they were losing power and the GTA would feel they were gaining power.

**Mr. Angus:** These days that is happening to a lot of people, I think.

Whose responsibility would it be to give you that mandate? Would it be the Minister of Transport?

**Mr. J. Horner:** I assume it would be a government decision, and the Minister of Transport with co-operation from the Minister in charge of the Wheat Board would have to agree to give us a role in that regard.

**Mr. Angus:** Can you envisage any changes in efficiency as a result of having one body that has that responsibility, as opposed to two?

**Mr. J. Horner:** I really do not believe there would be a great deal of improvement in efficiency that you suggest. The Wheat Board knows what customers have purchased the grain and what ports they are going to take it from; and whether it be Thunder Bay or the elevators on the St. Lawrence River, the transfer elevators, that is a determination, I suppose, between the seller and the buyer, and the Wheat Board moves the grain accordingly.

**Mr. Angus:** The last number of years we have had out of Thunder Bay in the winter time what we call a winter rail program, which is basically the transference of cleaned and stored grain from Thunder Bay via rail to the St. Lawrence ports. This past winter there were some difficulties with that, because depending on who you talked to there was some disagreement between the railroads and the Wheat Board as to the price per bushel or per tonne to transport that. Obviously this winter there is no need for any winter rail program, unfortunately, just because of the crop. But do you think there is the need, assuming availability of grains to move, to make a statutory winter rail program that would require the movement of grain from Thunder Bay to the St. Lawrence ports, ensuring a steady level of employment and providing some kind of mechanism to work out the differences between the railroad and the Wheat Board?

[Translation]

**M. Angus:** Qu'en est-il de la coordination, concrètement? Je pense aux ports. Il ne suffit pas de déterminer si les bateaux sont en quantité suffisante mais il faut bien qu'un organisme centralise non seulement les expéditions de grain vers Thunder Bay, Vancouver ou Churchill, mais l'en fasse repartir officiellement. L'OTG a-t-il un rôle à cet égard?

**M. J. Horner:** Pas pour l'instant.

**M. Angus:** Serait-ce possible?

**M. J. Horner:** Actuellement, non. Nous avons des effectifs à Thunder Bay et à Vancouver qui ont la responsabilité de coordonner le déchargement des wagons.

**M. Angus:** Pourrait-on envisager un tel rôle? Est-ce une chose que vous envisagez vous-même à titre de président?

**M. J. Horner:** Je suis sûr que ce serait possible mais la Commission canadienne du blé aurait l'impression de perdre certains pouvoirs au profit de l'OTG.

**M. Angus:** Par les temps qui courent, une telle chose n'est pas rare.

Qui aurait la responsabilité de vous confier ce mandat? Serait-ce le ministre des Transports?

**M. J. Horner:** Je pense que ce serait une décision du gouvernement, du ministre des Transports en collaboration avec le ministre de tutelle de la Commission canadienne du blé. Il faudrait qu'ils s'entendent là-dessus.

**M. Angus:** Pourrait-on s'attendre à un accroissement de l'efficacité si un seul organisme avait toutes les responsabilités?

**M. J. Horner:** Je ne pense pas que l'efficacité serait grandement améliorée. La Commission canadienne du blé connaît ses clients et elle sait dans quel port ils prendront livraison de leur marchandise. C'est l'acheteur et le vendeur qui doivent s'entendre pour décider si ce sera à Thunder Bay ou dans les silos le long du Saint-Laurent ou encore dans des silos de transbordement et la Commission canadienne du blé expédie le grain en conséquence.

**M. Angus:** À Thunder Bay, depuis quelques années, nous avons un programme ferroviaire d'hiver qui prévoyait le transbordement par chemin de fer de grain nettoyé et entreposé de Thunder Bay aux ports du Saint-Laurent. L'hiver dernier, il y a eu des difficultés parce qu'on ne s'entendait pas, aux chemins de fer et à la Commission canadienne du blé, sur le tarif de transport par boisseau ou par tonne de grain. Manifestement, et malheureusement, cet hiver on n'aura point besoin d'un programme ferroviaire d'hiver à cause des piètres récoltes. Mais à supposer qu'il y ait effectivement des céréales à transporter, pensez-vous qu'il soit nécessaire d'instituer statutairement un programme hivernal de transport ferroviaire qui exigerait un transport de fret de Thunder Bay jusqu'aux ports du Saint-Laurent, ce qui garantirait la stabilité d'emploi et permettrait également la mise en place d'une formule quelconque pour aplanir les différends entre les compagnies de chemins de fer et la Commission du blé?

[Texte]

• 1125

**Mr. J. Horner:** The winter movement of grain is really for two purposes, some for the feed grain use in the Maritimes and some for possible export out of Halifax during the winter months. To move it without having those two purposes in mind, I think, would be an inefficiency which would be charged up to the producer or the consumer, and if it is charged up to the consumer, the cost eventually falls back on the producer.

**Mr. Angus:** Yes, that is a fair point. I should have indicated that, obviously, there have to be the markets as well.

**Mr. J. Horner:** Yes.

**Mr. Angus:** We are not going to just move it and store it, because that defeats the purpose. But I think there has been an indication, at least since 1978, including this winter, that there was the need—at least some people said there was a need—to do this on a regular basis. The Port of Thunder Bay is in very severe difficulties this year because of the poor grain crop, plus the problem in the St. Lawrence, where I think we have 200 or 300 people laid off already and many more to come. We had a thousand or so laid off last winter, and I suspect that number will be even higher.

I am looking at some sort of long-term protection, because finally in Thunder Bay we have been able to eliminate the ups and downs each year in the annual “going on poge” of the grain workers. Now we are back into that cyclical situation. I am looking for a mechanism, and I am pursuing the winter rail program as one of those possible mechanisms so that we keep that employment fairly steady.

**Mr. J. Horner:** I can sympathize with your desire, but a port that is not open the year round is going to have cyclical periods of employment. The winter rail movement, even if there were grain, is always really quite light in comparison to the port's handling.

**Mr. Angus:** Yes.

**Mr. J. Horner:** I think Thunder Bay particularly had a very, very busy terminal until the new crop year. Until August 1, there was a great deal of overtime put in in the movement of that grain; and certainly, they would have been very busy after August 1 had the crop not deteriorated as sharply as it did during the month of July.

**Mr. Angus:** Okay, I have a couple of final questions. I gather that on the Senior Grain Transportation Committee there is no one who specifically represents Thunder Bay or Ontario, and that it is western based and primarily producer-oriented. Is that correct?

**Mr. J. Horner:** No. Well, it is the Wheat Board, the Canadian Grain Commission, the grain companies, the

[Traduction]

**M. J. Horner:** Lorsqu'on transporte des céréales en hiver, c'est en général pour deux raisons: en partie pour acheminer les provendes utilisées dans les Maritimes et, éventuellement aussi, pour assurer un certain niveau d'exportation pendant les mois d'hiver depuis le port d'Halifax. À défaut de ces deux objectifs, le mouvement hivernal du fret céréalier pêcherait par manque d'efficacité, d'où des frais supplémentaires répercutés par les producteurs sur les consommateurs et, en fin de compte, par ricochet, à nouveau sur le producteur.

**M. Angus:** Effectivement, l'argument se tient. J'aurais dû évidemment mentionner la nécessité d'avoir des débouchés.

**M. J. Horner:** En effet.

**M. Angus:** Nous ne pouvons pas nous contenter d'acheminer les céréales et de les entreposer, cela serait contre-productif. Mais je dirais que certains éléments, depuis 1978 du moins, et même depuis cet hiver-ci, peuvent nous porter à croire—du moins c'est ce que d'aucuns disent—à la nécessité d'une telle stratégie. Le port de Thunder Bay a connu énormément de problèmes cette année en raison de la mauvaise récolte céréalière, à quoi il faut ajouter le problème du Saint-Laurent qui a déjà entraîné la mise à pied de 200 ou 300 personnes, et ce n'est qu'un début. L'hiver dernier, il y a eu un millier de mises à pied et je crains que ce chiffre ne soit encore plus élevé cette année-ci.

Ce qui m'intéresserait, ce serait un genre de protection à long terme car en fin de compte, à Thunder Bay, nous avons réussi à éliminer chaque année les fluctuations extrêmes de la mise au chômage saisonnière des travailleurs céréaliers. Mais nous voici à nouveau dans une phase cyclique. J'aimerais avoir une formule quelconque, et si j'insiste sur le programme hivernal de transport ferroviaire, c'est qu'il s'agit précisément de l'un des moyens qui nous permettraient peut-être d'assurer une relative stabilité de l'emploi.

**M. J. Horner:** Je comprends parfaitement votre souci, mais il est évident qu'un port qui n'est pas actif toute l'année doit connaître des périodes d'emploi cycliques. Le transport hivernal par voie ferrée, même s'il y avait des céréales à transporter, serait néanmoins relativement faible comparé à la capacité d'absorption totale du port.

**M. Angus:** En effet.

**M. J. Horner:** J'ai l'impression que Thunder Bay a été vraiment très achalandé jusqu'au début de la nouvelle campagne céréalière. Jusqu'au 1<sup>er</sup> août, le transport des céréales avait été à l'origine de la multiplication des heures supplémentaires et il est évident aussi que, s'il n'y avait pas eu une dégradation aussi marquée de la récolte pendant le mois de juillet, cet état de chose se serait poursuivi.

**M. Angus:** D'accord, une ou deux questions encore pour terminer. J'imagine que personne ne représente expressément Thunder Bay ou l'Ontario au comité supérieur du transport du grain qui est essentiellement axé sur l'Ouest et sur le milieu producteur. Me trompé-je?

**M. J. Horner:** Oui. En fait, il s'agit de la Commission du blé, de la Commission canadienne des grains, des compagnies

## [Text]

railways and four producers. Now, there is a labour representative as a witness, I think. I just forget how the act . . .

**Mr. Benjamin:** Observer.

**Mr. J. Horner:** Observer.

**Mr. Benjamin:** He has a voice but no vote.

**Mr. J. Horner:** A representative of the Livestock Feed Board of Canada, you could say, would be . . . The interests of the feeding area in British Columbia, Ontario, Quebec and the Maritimes really are their responsibility.

**Mr. Angus:** But there is no one person who has first and foremost the concern of the efficient movement of grain through that port. Let us face it; if Thunder Bay does not perform efficiently, then at either end we are in trouble.

**Mr. J. Horner:** I guess it is the GTA and our representative at the port who have to co-ordinate the unloading.

**Mr. Angus:** And do the work. But I am thinking of the policy level, which is pretty well senior committee . . .

**Mr. J. Horner:** There is no one particularly representing Ontario, you might say, in policy level, but it is . . .

**Mr. Angus:** I suspect that is also something beyond your . . .

**Mr. J. Horner:** Certainly the act would really have to be changed to cover it.

• 1130

**Mr. Angus:** That gives me an idea where I can go next.

I have one final question. Is there a chance that the Senior Grain Transportation Committee will meet in Thunder Bay at some point and make themselves available to hear presentations from the harbour commission, the local terminal elevator association, and what-have-you?

**Mr. J. Horner:** They could. I do not know if it has ever been brought up yet at the Senior Grain Transportation Committee meeting, but they could. The next meeting is January 10, I think, if my memory is right. They have to meet according to the act four times a year but can meet oftener and have in the past. Since they started up I think they have had six meetings.

**Mr. Angus:** Perhaps I will do this formally through a separate letter, but I would like to invite you and the senior committee to come to the Port of Thunder Bay and to hear firsthand our concerns as it relates to the movement of grain.

**Mr. J. Horner:** I would suggest you address that to the Chairman of the Senior Grain Transportation Committee, Murray Cormack, who is also President of the Manitoba Pool Elevators.

## [Translation]

céréalières, des compagnies de chemins de fer et de quatre producteurs. Cela dit, il y a également un représentant syndical qui fait fonction de témoin, je pense. J'ai oublié ce que la loi . . .

**M. Benjamin:** Fonction d'observateur.

**M. J. Horner:** Fonction d'observateur, effectivement.

**M. Benjamin:** Il peut intervenir, mais il n'a pas le droit de vote.

**M. J. Horner:** Un représentant de l'Office canadien des provendes serait, pourrions-nous dire . . . les intérêts des nourrisseurs de la Colombie-Britannique, de l'Ontario, du Québec et des Maritimes sont en fait représentés par lui.

**M. Angus:** Mais il n'y a personne qui s'intéresse avant tout à l'efficacité du transit céréalier dans le port de Thunder Bay, n'est-ce pas? Admettons-le, si Thunder Bay souffre d'un manque d'efficacité, les problèmes se répercutent de part et d'autre.

**M. J. Horner:** J'imagine que c'est l'OTG et notre propre représentant au port qui doivent coordonner le déchargement.

**M. Angus:** Et faire tout le travail. Mais je pensais plutôt au niveau politique, qui serait davantage celui du Comité supérieur . . .

**M. J. Horner:** Il n'y a effectivement personne qui représente spécifiquement l'Ontario, au niveau politique pourrions-nous dire, mais . . .

**M. Angus:** J'imagine que cela échappe également à vos . . .

**M. J. Horner:** Il est évident que la loi devrait être modifiée pour que ce soit le cas.

**M. Angus:** Voilà qui me donne une idée de l'endroit où je devrais m'adresser.

J'aurais une dernière question à poser. Est-il possible que le Comité supérieur du transport du grain se réunisse à un moment donné à Thunder Bay pour entendre les représentants de la Commission du porc, de l'Association locale des exploitants de silos, ou que sais-je encore?

**M. J. Horner:** Pourquoi pas? Je ne sais pas si la chose a été déjà abordée à une réunion du comité supérieur, mais c'est fort possible. La prochaine réunion est prévue pour le 10 janvier, si je me souviens bien. Selon la loi, le comité doit se réunir quatre fois par an, mais c'est un minimum car il a déjà eu coutume de se réunir plus souvent. Depuis sa création, il s'est je crois réuni six fois.

**M. Angus:** Peut-être pourrais-je procéder plus officiellement sous pli distinct, mais j'aimerais néanmoins vous inviter, ainsi que le comité supérieur, à vous rendre à Thunder Bay pour y entendre de vive voix nos préoccupations en ce qui a trait au transport céréalier.

**M. J. Horner:** Je vous conseillerais de l'envoyer au président du Comité supérieur du transport du grain, M. Murray Cormack, qui est également président des *Manitoba Pool Elevators*.

[Texte]

**Mr. Angus:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus.

Mr. Benjamin, on the second round.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Horner, are you involved in any way at all with the matter of freight rates; for example, the rates on the movement of grain by rail from Thunder Bay East? I know there is an argument every year among the railroads, the wheat board and the grain companies about how much per tonne they are going to charge. Are you involved in any way on that?

**Mr. J. Horner:** No.

**Mr. Benjamin:** You are not involved in that one. What about rates, as they pertain to the railways and the trucking companies in the Canadian Wheat Board area? Is that all according to the schedule in the act?

**Mr. J. Horner:** Yes. We set out the amount of grain moved and the amount of grain estimated to move, and from that really the CTC sets the rates, using the figures that we set out for them. It is quite a complicated system. We have to estimate according to the act and as early as February of the crop year, February 28. Then we come down and make a final estimate of the grain that will be moved in the crop year by April 15, and the CTC then take that figure and by the end of April come out with the freight rate for the next crop year.

**Mr. Benjamin:** Has there been any attempt or request by the railways for so-called incentive rates or variable rates?

**Mr. J. Horner:** Not that I am aware of. The railways believe the act—they should speak for themselves, but I think the railways suggested that aspect of the act is too cumbersome, that they have to give notice seven months before the rate can be applied, and then anybody who is opposed to the incentive rate can appear before the CTC. They feel they do not want to give their competition the notice of seven months or whatever. They just do not feel it is a workable arrangement in the act. They have tried it and I do not think they are going to really, if you want my opinion.

**Mr. Benjamin:** I hope they do not. But was there any special rate in the instance of those unit trains? Was there any different rate in that area?

**Mr. J. Horner:** No, they had to use the distance-related rates. The only interesting aspect of the one shipment . . . Let me put it this way, under the old Crow, if you moved grain into Saskatoon, for example, the railways could then charge anything they liked. They could only charge so much from Saskatoon to the ports and so, on the one-unit train, they drastically or sharply reduced their freight rate into Saskatoon, which they could do.

**Mr. Benjamin:** For the cleaning.

[Traduction]

**M. Angus:** Je vous remercie.

**Le président:** Merci monsieur Angus.

Monsieur Benjamin, pour le second tour.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Horner s'il a quoi que ce soit à dire en matière de tarification du fret, par exemple de tarification du transport ferroviaire des céréales depuis Thunder Bay vers l'Est? Je sais que chaque année les compagnies de chemin de fer, la Commission du blé et les compagnies céréalières se demandent entre elles quel va être le tarif à la tonne. Avez-vous votre mot à dire?

**M. J. Horner:** Non.

**M. Benjamin:** Vous n'êtes pas partie prenante. Qu'en est-il maintenant de la tarification ferroviaire et routière dans le secteur de compétence de la Commission canadienne du blé? Tout se fait-il conformément à l'annexe de la loi?

**M. J. Horner:** En effet. Nous calculons le volume de céréales transportées et le volume qui, selon nos calculs, va devoir l'être et, à partir de là, c'est la CCT qui arrête la tarification en se servant des chiffres que nous lui communiquons. Le système est assez complexe. Nous devons établir des prévisions comme le veut la loi, dès le 28 février de l'année céréalière en question. Après quoi, pour le 15 avril, nous procédons à une dernière estimation du volume qui va devoir être transporté pendant l'année céréalière, et la CCT, se basant sur ce chiffre, arrête la tarification du fret à la fin du mois d'avril pour l'année céréalière suivante.

**M. Benjamin:** Les compagnies ferroviaires ont-elles jamais tenté de faire adopter une tarification incitative, comme on l'appelle, c'est-à-dire une tarification variable?

**M. J. Horner:** Par que je sache. Pour les compagnies ferroviaires, je ne veux pas me faire leur porte-parole mais ce qu'elles ont dit, je crois est que certains éléments de la loi manquent de souplesse, dans la mesure où elles doivent donner avis sept mois avant l'entrée en vigueur possible de la tarification, après quoi quiconque s'oppose à la tarification incitative peut déposer devant la CCT. Les compagnies ferroviaires partent du principe qu'elles ne tiennent pas à donner à leurs concurrents ce préavis de sept mois. Pour elles, c'est une disposition improductive de la loi. Elles ont fait l'expérience elles-mêmes et je ne pense pas qu'elles veuillent s'y plier, si vous voulez mon opinion personnelle.

**M. Benjamin:** C'est ce que j'espère. Mais dans le cas de ces trains unitaires comme on les appelle, y a-t-il eu une tarification spéciale? Y a-t-il eu une tarification différente?

**M. J. Horner:** Non, il a fallu utiliser la tarification à la distance. Le seul élément intéressant du chargement unique . . . en d'autres termes, en vertu de l'ancienne tarification du Nid-de-Corbeau, lorsqu'elle amenait du grain à Saskatoon par exemple, la compagnie de chemin de fer pouvait demander ce qu'elle voulait. En revanche, elle était assujettie à une tarification fixe entre Saskatoon et les ports d'expédition de sorte que, dans le cas des convois unitaires, elles avaient considérablement, radicalement, réduit la tarification du fret jusqu'à Saskatoon, ce qui était tout à fait permis.

**M. Benjamin:** Pour faire du nettoyage.

[Text]

**Mr. J. Horner:** For the cleaning. Then it was cleaned in Saskatoon and moved out. I think they dropped it from about \$9 a tonne to \$1.50 or something. I am just pulling those figures from memory. But that was about it. It was a very, very sharp reduction in the movement into Saskatoon in order to get the total movement.

• 1135

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, if the administrator could touch for a moment on the order of some 2,500 new hopper cars that will be completed this year . . .

Could you give us a brief indication, Mr. Horner, as to whether that order has been filled yet or not?

**Mr. J. Horner:** They expect to finish that order in February of this coming year—this coming February. Cars are coming offstream all the time, but that is when it is hoped it will be done. The 2,460 cars should be completed in February.

**Mr. Forrestall:** We came to the end of a major rehabilitation program, I guess, some time ago. I understand that there is only one rehabilitation program underway at present, part of a Canada—Manitoba agreement with respect to some cars for the Churchill route.

With respect to the general car fleet, are we facing another rehabilitation program shortly or are you attempting to arrange this in an ongoing way?

I suppose what I am asking, Jack, is what is the general condition of the fleet itself? Is it up to the demands we are placing upon it?

**Mr. J. Horner:** As I said earlier, when the 2,460 are completed, there will be 19,120 government and non-railway-owned hopper cars—let me put it that way. The railways' fleet of hopper cars varies with their shipping demand for grain or potash. But you could have as many as another 6,000 hopper cars—each railway could have as many as 3,000 of their own cars in service at any given time. Then you can have between 6,000 and 8,000 boxcars in service at any one time. Naturally, if there is a slack period and the track permits it, they use the hopper cars in preference to the boxcars.

Basically, there is a working fleet of something less than 30,000 cars and I think it is in pretty good condition. The remaining boxcars, of course, need to be repaired continually and that is the advantage of the hopper car. After about three trips, a boxcar needs to have some repair work done on it, which sounds very, very small to me. But that is what they tell me.

**Mr. Forrestall:** After three years?

[Translation]

**M. J. Horner:** Pour faire du nettoyage en effet. C'est ce qui se passait à Saskatoon, après quoi le grain poursuivait sa route. Il me semble que la tarification avait été ainsi réduite de 9\$ à 1,50\$ la tonne, si ma mémoire ne me trompe pas. Disons que c'était cet ordre de grandeur là. Il y avait donc eu une réduction très marquée du tarif vers Saskatoon, afin d'obtenir le transport sur le reste de la distance.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, j'aimerais que l'administrateur consacre quelques instants à la question de la commande des 2,500 nouveaux wagons-trémies qui seront terminés cette année . . .

Monsieur Horner, pourriez-vous donc nous dire en quelques mots si la commande a été livrée?

**M. J. Horner:** On s'attend à ce qu'elle le soit en février 1985. De nouveaux wagons sont livrés en continu, mais nous espérons que les derniers auront été livrés en février, les derniers des 2,460.

**M. Forrestall:** Je pense qu'il y a peu de temps encore, un important programme de rétablissement est arrivé à échéance et, si j'ai bien compris, il n'y a plus qu'un seul programme de rétablissement en cours à l'heure actuelle, dans le cadre d'une entente Canada-Manitoba relative au parc roulant de la desserte de Churchill.

Pour ce qui est du matériel roulant dans l'ensemble, devons-nous nous attendre sous peu à un nouveau programme de rétablissement ou tentez-vous plutôt de travailler en continu?

En fait, Jack, ce que je vous demande, c'est l'état actuel de notre parc ferroviaire. Suffit-il à la demande que nous lui imposons?

**M. J. Horner:** Comme je l'ai déjà dit, lorsque nous aurons les 2,460 nouveaux wagons, cela nous donnera un total de 19,120 wagons-trémies pour le secteur public et privé à la fois. En ce qui concerne les compagnies ferroviaires, leur parc de wagons-trémies varie selon qu'il s'agit de transporter des céréales ou de la potasse. Mais on pourrait fort bien ajouter encore 6,000 wagons-trémies—chaque compagnie ferroviaire pourrait facilement utiliser n'importe quand 3,000 wagons-trémies de plus. À ce moment-là, on pourrait avoir entre 6,000 et 8,000 wagons fermés en utilisation permanente. Évidemment, s'il y a une période creuse et si le réseau le permet, les compagnies ferroviaires utilisent les wagons-trémies de préférence aux wagons couverts.

L'un dans l'autre, nous avons un parc opérationnel légèrement inférieur à 30,000 wagons et je dirais que ce parc est en assez bon état. Le reste du parc des wagons couverts a évidemment toujours besoin de réparations, d'où l'avantage des wagons-trémies. Après trois voyages en moyenne, un wagon couvert a besoin de l'une ou l'autre réparation, ce qui me semble très peu. En tout cas, c'est ce qu'on me dit.

**M. Forrestall:** Après trois ans?

[Texte]

**Mr. J. Horner:** After three trips, a boxcar needs to have some repairs, either in the closing or the sealing off of the grain door.

**Mr. Forrestall:** But your general conclusion is that the fleet is in not too bad a shape?

**Mr. J. Horner:** Not too bad shape at all.

**Mr. Forrestall:** Even if they have to be overhauled every third trip.

**Mr. J. Horner:** Well, there is a continual process of overhauling—continual repairs.

**Mr. Forrestall:** Thank you very much.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, while we are waiting for Mr. Angus to get back, can I ask Mr. Horner about that business of the boxcars?

Purchase and repair and upkeep: \$31 million; is that for general car rehabilitation or just hopper cars?

**Mr. J. Horner:** In the estimates here? No, that would have to do with the office itself, really. It would not be the boxcars.

**Mr. Benjamin:** I am sorry, that is only \$31,000.

**Mr. J. Horner:** Yes, that \$31,000 is the repairs on office equipment, motor vehicles, etc, with regards to . . .

**Mr. Benjamin:** Then the maintenance and upkeep of the federal government-owned hopper cars is the responsibility of the Department of Transport, I take it. Or is there . . .

**Mr. J. Horner:** Yes, right now. We hope eventually to draw up a new agreement with the railways, and hopefully in the new agreement it will be the responsibility of the railways to keep them up, to pay for the maintenance and repairs to the hoppers, the government hopper fleet.

• 1140

**Mr. Benjamin:** When government cars are used, or when any of the non-railway cars are used, do the railways get all of the freight rate, or does the owner of the car get some of it?

**Mr. J. Horner:** No. The railways get all of the freight rate. You are talking about the government getting some?

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. J. Horner:** No.

**Mr. Benjamin:** Or the Wheat Board, or whoever owns them?

**Mr. J. Horner:** No.

[Traduction]

**M. J. Horner:** Après trois voyages, en moyenne, il faut réparer le mécanisme ou le joint de fermeture de la porte de chargement du wagon couvert.

**M. Forrestall:** Mais vous concluez néanmoins que le parc n'est pas en trop mauvais état.

**M. J. Horner:** Effectivement.

**M. Forrestall:** Même s'il faut y travailler après trois voyages.

**M. J. Horner:** Comprenez-moi bien, cela fait partie de l'entretien courant, les petites réparations.

**M. Forrestall:** Merci beaucoup.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, en attendant le retour de M. Angus, pourrais-je poser une ou deux questions à M. Horner à propos des wagons couverts?

Achat, réparation et entretien: 31 millions de dollars. S'agit-il du programme général de réfection ou simplement des wagons-trémies?

**M. J. Horner:** Dans le budget? Non, il doit s'agir de l'administration. Je ne pense pas que cela porte sur les wagons couverts.

**M. Benjamin:** Excusez-moi, il s'agit de 31,000\$ seulement.

**M. J. Horner:** En effet, ces 31,000\$ couvrent la réparation du matériel de bureau, des véhicules à moteur et ainsi de suite dans le cadre du . . .

**M. Benjamin:** Par conséquent, l'entretien des wagons-trémies appartenant au gouvernement fédéral relève du ministère des Transports, j'imagine. A moins que . . .

**M. J. Horner:** Pour l'instant oui. Nous espérons pouvoir signer une nouvelle entente à un moment donné avec les compagnies de chemin de fer, et nous espérons que, dans cette nouvelle entente, la responsabilité de l'entretien sera confiée à ces dernières, et que ce sont elles qui paieront les frais d'entretien et de réparation des wagons-trémie du gouvernement.

**M. Benjamin:** Lorsque les compagnies de chemin de fer utilisent des wagons du gouvernement, ou des wagons qui ne leur appartiennent pas, est-ce qu'elles touchent l'intégralité du tarif fret ou est-ce que le propriétaire du wagon en touche une partie?

**M. J. Horner:** C'est la compagnie de chemins de fer qui touche l'intégralité. Vous voulez savoir si le gouvernement perçoit quelque chose?

**M. Benjamin:** C'est cela.

**M. J. Horner:** Non.

**M. Benjamin:** Ou la Commission du blé, ou le propriétaire quel qu'il soit?

**M. J. Horner:** Non.

[Text]

**Mr. Benjamin:** The whole freight rate goes to . . . There is no revenue then on the cars for the non-railway owners?

**Mr. J. Horner:** No.

**Mr. Benjamin:** The only revenue there would be then would be on the railway-owned cars?

**Mr. J. Horner:** Yes. Well, the railways would get the revenue from them too.

**Mr. Benjamin:** Yes. Yes. Okay. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Angus, you have five minutes.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. There is just one area that I want to deal with.

**The Chairman:** That would be good, if I could interrupt, because if that is the case—and I do not see anyone else on this with the Administrator—then we might be able to get to the Canadian Aviation Safety Board which has been sitting here all morning. Hopefully we might get into that, as its first appearance before the committee, if that was the thought of the committee. But anyway, we will let Mr. Angus go and see what happens. That was just a hint.

**Mr. Angus:** You have been hinting to me all morning, Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** We are going to break for lunch now.

**Mr. Angus:** Again, getting back to the role of the GTA. Is there a role for you—and I do not just mean Thunder Bay, but Churchill and Prince Rupert and Vancouver, any of the ports—of providing an independent examination of capacity and efficiency of those ports, in terms of suggesting improvements? Is that a role that you see the GTA performing?

**Mr. J. Horner:** Well, we have a representative on a committee looking at the Port of Thunder Bay, for example.

**Mr. Angus:** That is a recent . . .

**Mr. J. Horner:** It has been an ongoing committee, really. But other than that, really, we do not get into the examination of the ports themselves—Vancouver, Prince Rupert or, for that matter, Churchill. We . . .

**Mr. Angus:** I am thinking specifically in terms of the movement of grain. I will give you an example. The Dominion Marine Association would like to see us at 700,000 tonnes of . . . oh, sorry. That is when they consider us empty. If we have got 700,000 tonnes, they consider us empty. The railroads, on the other hand, would love us to be in that situation, because they can unload everything that comes in. The Dominion Marine Association would love to have us at 1.2 million tonnes, because then whenever they move their boats in, they can fill up very quickly and get back down the lake. So it has been estimated that there is a difference of 200,000 to 400,000 tonnes of capacity, that if we had that then we would

[Translation]

**M. Benjamin:** L'intégralité du tarif fret va à . . . Les propriétaires des wagons, autres que ceux qui appartiennent aux compagnies de chemin de fer ne touchent donc rien?

**M. J. Horner:** Non.

**M. Benjamin:** Seuls les wagons appartenant aux compagnies de chemin de fer rapportent quelque chose?

**M. J. Horner:** C'est cela. En fait, là également, les compagnies de chemin de fer perçoivent les recettes.

**M. Benjamin:** Je vois. D'accord. Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Angus, vous avez cinq minutes.

**M. Angus:** Merci monsieur le président. J'aimerais aborder un domaine en particulier.

**Le président:** Ce serait à conseiller en effet, si vous me permettez, parce que si c'est bien cela—et je pense qu'il n'y a personne d'autre qui aurait des questions à poser à l'administrateur—nous pourrions passer au Bureau canadien de la sécurité aérienne dont les représentants patientent depuis le début de la matinée. Nous pourrions donc peut-être passer à eux, et c'est la première fois d'ailleurs qu'ils déposent devant le Comité, si c'est cela le vœu des députés. Quoiqu'il en soit, entendons pour commencer M. Angus et nous verrons ensuite ce qui se passera. C'était une suggestion.

**M. Angus:** Vous n'avez pas arrêté de me suggérer des choses ce matin, monsieur le président.

**M. Benjamin:** Mais nous allons nous interrompre pour le déjeuner.

**M. Angus:** Revenons-en donc au rôle de l'OTG. Y avez-vous un rôle—et je ne pense pas seulement à Thunder Bay, mais également à Churchill, à Prince Rupert et à Vancouver, à tous les ports en fait—pour ce qui est d'assurer une analyse indépendante de la capacité et de l'efficacité de ces ports, par exemple en suggérant des améliorations? S'agit-il là pour vous d'un rôle distinct pour l'OTG?

**M. J. Horner:** Nous avons, dirais-je, un représentant qui siège à un comité chargé d'étudier le cas du port de Thunder Bay.

**M. Angus:** C'est récent . . .

**M. J. Horner:** En fait, le comité est un organe permanent. Par cela, nous ne nous penchons pas vraiment sur le cas des ports eux-mêmes, qu'il s'agisse de Vancouver, de Prince Rupert ou encore de Churchill. Nous . . .

**M. Angus:** Je pensais en particulier au transport des céréales. Je vais vous donner un exemple: la *Dominion Marine Association* aimerait nous voir arriver au niveau de 700,000 tonnes . . . excusez-moi. C'est le niveau où, pour elle, nous voyageons à vide. Si nous avons 700,000 tonnes, elle considère que nous voyageons à vide. En revanche les compagnies de chemin de fer aimeraient énormément que ce soit le cas, parce qu'elles pourraient prendre tout ce qui arrive. La *Dominion Marine Association* quant à elle serait ravie si nous avions 1,2 million de tonnes parce que, chaque fois qu'elle fait venir ses bateaux, elle peut les faire charger et appareiller très rapidement. On a donc calculé qu'il y avait une différence de

[Texte]

be able to operate even more efficiently than we are now. And currently the port is very fine-tuned, to the point where if we have a blockage in the rail lines for any extended period of time, or in the case we are facing now—if this had happened at the beginning of July, the bridge blocking the seaway—then we get into a crisis situation, because we do not have any room to manoeuvre. And what I am wondering is whether the GTA would play a role in reviewing that kind of situation and recommending to whoever—whether it is the government or to the elevator companies—that in order to, first, improve the efficiency of the port and, second, to protect the port in the broader sense, that these certain things should occur—increased capacity or a new elevator or what. Do you think you can play a role in that?

**Mr. J. Horner:** Well, we like to see Thunder Bay at not more than 1.2 billion bushels. If it fills right up to 1.4 billion, then you do not maximize; you have difficulty getting the maximum throughput.

**Mr. Angus:** That is right.

**Mr. J. Horner:** But from time to time we recognize it will fill right up to 1.4 billion. It has not been down to 700,000 for some time. But as I say, we like to look at it. At 1.2 million we can get a maximum throughput through it; if it tends to get full, you tend to slow up the throughput.

• 1145

**Mr. Angus:** Right. What I am getting at, though, is that there are some who suggest that if we had at least an extra 200,000 of new storage capacity, that would give us the elbow room to deal with a blockage at either end. Right now we do not have any elbow room at all.

**Mr. J. Horner:** I really do not know. The grain companies would be the best to determine whether or not there is ample storage there. I would be inclined to think they believe there is ample storage room there, particularly now with both railways building the bulk-loading facilities. I would be inclined to think there is, but that would be a decision the grain companies themselves would have to make.

**Mr. Angus:** Right. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Horner, it is most interesting to have you appear here in this hallowed hall. It certainly was most unlike some of your appearances in one form or another—not controversial. I am sure that regardless of what history holds for all of us, the next time who knows what controversy might be here. But it was good to have you here before us. Thank you very much.

I would now like to call vote 126b.

TRANSPORT

C—Canadian Aviation Safety Board

[Traduction]

capacité de l'ordre de 200,000 à 400,000 tonnes et que, si c'est cela que nous avions, nous pourrions être beaucoup plus efficaces qu'actuellement. Et l'on peut dire aussi que pour l'instant le port fonctionne très bien, en ce sens que, s'il y a une congestion du réseau ferroviaire pendant un certain temps, ou un blocage comme celui que nous connaissons maintenant—si cela s'était produit au début du mois de juillet, et je parle du pont qui entrave la Voie maritime—nous avons une crise étant donné que nous n'avons aucune marge de manoeuvre. J'aimerais donc savoir si l'OTG ne pourrait pas jouer un rôle et étudier les cas de ce genre pour recommander à je ne sais trop qui—le gouvernement ou les compagnies d'ensilage—que, pour pouvoir *primo* améliorer l'efficacité du port et, *secondo*, protéger ce dernier au sens large du terme, certaines choses devraient être faites—accroître la capacité, ajouter un silo ou je ne sais quoi. Pensez-vous que vous pourriez jouer un rôle à cet égard?

**M. J. Horner:** En fait, nous préférons que Thunder Bay ne dépasse pas le chiffre de 1,2 milliards de boisseaux. S'il arrive jusqu'à 1,4 milliards de boisseaux, il est impossible d'optimiser; il est très difficile d'assurer le transit maximum.

**M. Angus:** C'est exact.

**M. J. Horner:** Mais, à l'occasion, nous admettons qu'il va recevoir jusqu'à 1,4 milliard de boisseaux. On n'est pas descendu à 700,000 tonnes depuis quelque temps. Mais, comme je l'ai dit, nous suivons la situation. Quand on atteint 1,2 million de tonnes, c'est l'optimum; au delà, le rythme de rotation diminue.

**M. Angus:** D'accord. Mais, on nous dit que s'il y avait 200,000 tonnes de capacité de stockage de plus, nous disposerions d'une marge pour faire face à un éventuel blockage. Actuellement, nous n'avons pas de marge.

**M. J. Horner:** Je ne sais vraiment pas. C'est aux compagnies céréalières de déterminer si la capacité est suffisante. Je suis porté à croire que la capacité d'entreposage est adéquate, surtout parce que les deux compagnies ferroviaires sont en train de construire de nouvelles installations. Je crois que c'est le cas, mais c'est aux compagnies céréalières de faire cette décision.

**M. Angus:** D'accord. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Horner, c'est très intéressant de vous voir ici. Votre comparution n'est pas comme vos comparutions par le passé, c'est-à-dire qu'elle n'est pas sujet à controverse. Mais on ne sait jamais ce qui arrivera par l'avenir. Cela nous a fait plaisir de vous voir. Merci beaucoup.

Je mets en délibération le crédit 126b.

TRANSPORTS

C—Bureau canadien de la sécurité aérienne

## [Text]

Vote 126b—Canadian Aviation Safety Board—Program expenditures.....\$5,738,400

**Mr. J. Horner:** It was a pleasure having been here. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you.

Appearing for the Canadian Aviation Safety Board is the Chairman, Mr. Bernard Deschênes. As chairman, I would like to welcome you to the committee. In view of legislation that was passed not too long ago—I think my memory serves me correctly—this is the first appearance of the board before the committee. From your item in the supplementary estimates, it is really an item just to get the board operating, I gather.

**Mr. Bernard Deschênes (Chairman, Canadian Aviation Safety Board, Transport Canada):** That is correct, sir. I have prepared an opening statement, since this is our first time in, and since our act provides that in the future our annual report to Parliament will stand permanently referred to this committee. I felt it would be appropriate that I review briefly the status of our board.

Starting with a short historical background, I intend to point out the major changes brought about by this new act, then explain the organization we are presently in the process of implementing, and then indicate generally the tone and style of our approach to this task. Finally, I will explain briefly the supplementary estimates you have to consider.

The Canadian Aviation Safety Board was created when Bill C-160 received royal assent on November 17 last year after unanimous passage in Parliament. The development of that legislation dates back to the early 1970s, when criticisms were voiced by the public, the aviation industry, and the Canadian Bar Association as to the conflicting roles of Transport Canada when investigating transportation accidents.

In 1973, Brigadier General McLearn, then retired judge advocate general, carried out a study and issued a report recommending the creation of an independent board. In 1976, as an interim measure, the Aircraft Accident Review Board was established. It was composed of four experts from outside the government who met from time to time to review major accident reports and reported thereon to the Minister of Transport. Eventually, Bill C-40, proposing the creation of an independent multi-modal safety board, was introduced in the House in 1979, but it died on the Order Paper.

Throughout the 1970s and the early 1980s one of your members, Mr. Forrestall, introduced a series of private member's bills to the same effect—I think 10 in total.

Mais on peut dire que l'actuelle législation s'est rapidement développée à la suite des recommandations qui ont suivi l'enquête sur la sécurité aérienne au Canada conduite par le juge Dubin en 1980 et 1981. Sa principale recommandation

## [Translation]

Crédit 126b—Bureau canadien de la sécurité aérienne—Dépenses du programme.....\$5,738,400

**M. J. Horner:** Ça m'a fait plaisir. Merci beaucoup.

**Le président:** Merci.

M. Bernard Deschênes, président du Bureau canadien de la sécurité aérienne. En tant que président, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue. Je crois savoir que c'est la première fois que votre bureau comparait à ce Comité, aux termes de la nouvelle loi. Je pense que votre budget vise à mettre sur pied votre bureau.

**M. Bernard Deschênes (président, Bureau canadien de la sécurité aérienne, Transport Canada):** Vous avez raison, monsieur. J'ai préparé une déclaration d'ouverture, étant donné que c'est notre première présence, et d'autant plus que la loi prévoit que notre rapport annuel soit soumis au Parlement et référé par la suite à ce Comité.

Dès que j'aurai terminé un bref aperçu historique, j'attirerai d'abord votre attention sur les changements majeurs apportés par la loi et je vous expliquerai ensuite la structure que nous entendons donner à notre organisation. Je prendrai également quelques instants pour vous faire part du style et du ton de notre approche et finalement, je vous soumettrai les prévisions budgétaires supplémentaires.

C'est par un vote unanime au Parlement que le gouvernement créait récemment le Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA). Le projet de loi C-163 a reçu la sanction royale le 17 novembre 1983. Certains d'entre vous se souviendront sûrement que l'idée même de légiférer dans le domaine de la sécurité aérienne remonte au début des années 70; c'est à ce moment que l'industrie de l'aviation, l'Association du Barreau canadien et le public ont formulé de sévères critiques devant la situation de conflit d'intérêt existant au ministère des Transports lors de ses enquêtes sur les accidents.

C'est en 1973 que l'idée d'un Bureau indépendant fut recommandée à l'issue d'une étude menée par le Brigadier général McLearn, à l'époque retiré du poste de juge-avocat général des forces armées. Une mesure intérimaire prise en 1976 établissait le *Bureau de révision des accidents d'avion* composé de quatre experts du secteur privé qui se réunissaient à intervalles irréguliers pour examiner les rapports sur les accidents majeurs et faisaient part de leurs conclusions au ministre des transports. Finalement, le projet de loi C-40, lequel favorisait la création d'un Bureau multimodal indépendant sur la sécurité fut déposé à la Chambre en 1979 mais sans avoir le temps d'être adopté.

Pendant les années 1970 et les premières années 1980, un député, M. Forrestall, a déposé toute une série de projets de loi privés allant dans le même sens—10 au total, je crois.

Finally, the development of the present legislation was prompted by recommendations resulting from the Inquiry on Aviation Safety in Canada which was conducted by Mr. Justice C.L. Dubin during 1980 and 1981. A key recommenda-

## [Texte]

était de créer un tribunal indépendant de tout ministère, qu'on nommerait le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Cette recommandation était basée sur la conclusion qu'un grave conflit d'intérêts existait à Transports Canada, conflit né de ses pouvoirs de réglementation quelquefois en contradiction avec ses pouvoirs d'enquêteur.

• 1150

C'est ensuite que le Parlement proclamait la loi créant notre Bureau. La loi est entrée en vigueur en partie le 1<sup>er</sup> mai 1984 et devenait pleinement exécutoire le 1<sup>er</sup> octobre de cette année.

La loi lui procure le statut de société ministérielle complètement indépendante opérant selon l'annexe B de la Loi sur l'administration financière et qui se rapporte directement au Parlement par l'intermédiaire d'un ministre désigné, actuellement le ministre des Transports.

La mission du Bureau est de promouvoir la sécurité aérienne en menant des enquêtes sur les faits aéronautiques, en identifiant les manquements à la sécurité et en émettant des recommandations publiques dans le but de les éliminer ou de les diminuer. Il est important de noter ici que la définition de «faits aéronautiques» comprend les accidents, les incidents ou toute situation jugée hasardeuse et pouvant causer un accident ou un incident.

In summary, the CASB Act and the regulations recently made thereunder have brought about the following major changes:

(1) The creation of an independent safety board having its own corporate status. Although it will be kept independent of any department of government, it will nevertheless still have to have working relationships, mainly with Transport Canada. We intend that this relationship be co-operative in the interests of aviation safety, but also that it be carried out under the arm's-length concept.

(2) The board can exercise the exclusive jurisdiction to investigate all civil aviation occurrences for the purpose of determining their contributing factors and causes. In the past there have been an average of 700 accidents per year, although the number dropped to 540 in 1982 and to 510 in 1983, partly because of an overall reduction in air activity. The number of fatalities has varied from a low of 148 to a high of 247 yearly. Under the new mandatory incident reporting requirements we expect to have to investigate, in addition to all of these accidents, between 800 and 1,000 incidents per year.

(3) The board will have the duty to analyse the safety deficiencies identified by its investigations and to make safety recommendations wherever possible. These recommendations will be made available to the public. Whenever they are addressed to a Minister that Minister has the duty under the act to respond within 90 days and such response shall be made available to the public. It is expected that the vast majority of these recommendations will be addressed to the Minister of Transport as the regulatory and enforcement authority. We intend to follow up on the action taken and to express our

## [Traduction]

tion called for "The creation of a tribunal independent of any department of government to be called the Canadian Aviation Safety Board". That recommendation was based on the conclusion that a serious conflict of interest, detrimental to aviation safety existed with the aviation regulatory authority and the accident investigation body, both being under Transport Canada's jurisdiction.

Consequently, the Canadian Aviation Safety Board Act was proclaimed to take effect partly on May 1, 1984 and totally as of October 1st of this year.

The Board was established as a fully independent departmental corporation operating under Schedule B of the Financial Administration Act and reporting to Parliament through a designated Minister, presently the Minister of Transport.

The object of the Board is to advance aviation safety through the investigation of aviation occurrences, the identification of safety deficiencies and the making of public recommendations designed to eliminate or reduce safety deficiencies. It must be noted that the words "aviation occurrence" are defined to include accidents, incidents or any situation or condition that could, if left unattended, induce an accident or incident.

Les changements majeurs apportés par la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne et les règlements récemment adoptés sont les suivants:

(1) La sécurité aérienne, grâce à l'analyse des faits aéronautiques sera désormais assurée par un organisme distinct ayant son propre statut légal. Quoique indépendant de tout ministère gouvernemental, le Bureau maintiendra une bonne relation de travail avec Transports Canada dans l'intérêt de la sécurité aérienne mais cette collaboration se fera en respectant le concept d'indépendance établi par la loi.

(2) Un des nouveaux aspects du Bureau réside dans le fait qu'il y a non seulement le pouvoir exclusif d'enquêter sur tous les accidents d'aviation civile mais également sur les incidents et toutes situations jugées hasardeuses et d'en dégager les causes et autres facteurs en jeu. Dans le passé, la moyenne annuelle des accidents s'établissait aux alentours des 700; une récente diminution de l'activité aérienne au Canada a entre autres contribué à diminuer ce nombre de 540 en 1982 et à 510 en 1983. Le nombre des pertes de vie varie entre 247 et 148 chaque année. On peut prévoir qu'avec la nouvelle réglementation en matière de rapport obligatoire d'incidents, quelque 800 ou 1,000 enquêtes s'ajouteront annuellement.

(3) Le Bureau a la responsabilité d'analyser les manquements à la sécurité identifiés lors de ses enquêtes et de formuler les recommandations qui en découlent. Ces recommandations seront publiques. Il faut s'attendre à ce que la majorité des recommandations soient également adressées au ministre des Transports à cause de son pouvoir de réglementation et de contrôle sur l'observance des règlements. Selon les termes de la loi, le ministre a alors 90 jours pour y répondre et rendre publique sa décision. Nous avons l'intention d'exercer un suivi sur les actions entreprises en réponse à nos recommandations

*[Text]*

degree of satisfaction in our annual report to Parliament and therefore to this committee. Since October 1 we have addressed six such recommendations to the Minister.

(4) Through the regulations we have established a comprehensive occurrence reporting system which provides for the mandatory reporting to the board of all accidents to all aircraft or flying apparatus and of certain types of incidents in the case of larger aircraft weighing over 12,500 pounds. Incidents include occurrences such as engine failures, smoke or fire, fuel shortage, risks of collision or near misses, etc. A voluntary and anonymous reporting system is also being implemented in order further to be able to identify deficiency trends and to avoid accidents before they occur. Such a system has been successfully established by the FAA in the U.S. It is operated on their behalf by NASA.

(5) The act empowers the board to conduct public inquiries as part of its investigation process. The procedures and rules of evidence established by the regulations provide that these hearings should be purely fact finding and of a non-adversarial nature. We have recently ordered two such public inquiries, one with respect to an accident at Fort Franklin in the Northwest Territories, where seven persons were killed, and the other with respect to an accident near High Prairie in Alberta, where six passengers were killed, including the Alberta NDP Leader of the Opposition. We hope such inquiries will last only a few days. The process will be held by the holding of pre-hearing conferences where, after consultation with the involved parties, the presiding officer will limit the debate by determining which witnesses will be called and the areas in respect of which they will be examined.

• 1155

The Act provides that certain types of evidence, such as cockpit voice recordings and witness statements, will be privileged. They may, however, be introduced in evidence at coroners' inquests and civil court trials under certain conditions.

In order to avoid a possible conflict of interest within the board itself, the act provides for the appointment of a director of investigation who has the exclusive authority to direct the conduct of investigations by the board. This will ensure the impartiality of the board when considering opposing views between involved parties and its own investigative staff. The chairman, in his capacity as chief executive officer, will be the only board member having an administrative relationship with the director of investigation.

*[Translation]*

et d'exprimer notre degré de satisfaction dans le rapport annuel que nous adressons au Parlement et qui sera soumis à ce Comité tel que prévu par la loi. Six recommandations sont déjà parvenues au ministre des Transports depuis le début de nos activités, le 1<sup>er</sup> octobre dernier.

(4) La loi habilitait le Bureau à instaurer une réglementation spécifique quant aux faits aéronautiques devant être rapportés. Les règlements prévoient donc des rapports obligatoires sur tous les accidents, quel que soit le type d'aéronef et de certaines catégories d'incidents survenant sur les avions d'un poids supérieur à 5,700kg (12,500 lbs). Notre définition d'incident comprend entre autres, les pannes de moteur, la fumée ou un incendie, manque de carburant, abordage, risque d'abordage ou de collision. Deux autres types de rapports ont été développés pour nous aider à identifier les tendances ou pratiques insécuritaires les manquements à la sécurité avant qu'ils n'occasionnent ou ne soient une cause contribuant à un accident: Il s'agit du rapport volontaire et d'un nouveau type de rapport confidentiel qui pourront être utilisés lorsqu'un rapport obligatoire n'est pas exigé. Un tel système est déjà en vigueur aux États-Unis, et il est opéré par le FAA au nom de la NASA.

(5) La loi permet également au Bureau de tenir des enquêtes publiques dans le cadre de ses investigations. Ces enquêtes consistent en une simple recherche des faits dans lesquelles il n'y aura ni plaidoirie ni parties adverses. Nous avons dernièrement annoncé la tenue de deux enquêtes publiques: la première fait suite à l'accident survenu à Fort Franklin dans les Territoires du Nord-Ouest et qui a coûté la vie à sept personnes. La seconde fait suite à l'accident arrivé en Alberta, près de High Prairie; six personnes, dont le leader provincial du NPD albertain, y ont trouvé la mort. Nous tenterons de restreindre le temps consacré à chaque enquête à quelques jours et la tenue de consultations préliminaires nous aidera à respecter un tel calendrier. Lors de ces consultations avec les parties directement intéressées, la personne présidant l'enquête publique établira les limites du débat en déterminant quels témoins seront entendus et en fixant les paramètres de l'interrogatoire.

Le Bureau a des pouvoirs étendus en matière d'enquête et doit préserver la confidentialité de certains éléments de preuve dont l'enregistrement du poste de pilotage et les déclarations des témoins. Ces renseignements doivent cependant, à certaines conditions, être communiqués lorsque requis lors d'enquêtes du coroner et devant les cours de justice civiles.

Un des soucis majeurs du Bureau est d'éviter toute source de conflit d'intérêts dans ses opérations. Une des caractéristiques de son organisation réside en une forme de distinction légale entre le Bureau et son personnel, distinction qui garantit l'objectivité du Bureau lorsqu'il évalue le point de vue des parties visées par les enquêtes qu'il mène. La loi prévoit à cet effet que le Directeur des enquêtes a le pouvoir exclusif de diriger les enquêtes du Bureau et que le président, en sa qualité de premier dirigeant, soit le seul membre du Bureau à entretenir une relation administrative avec le Directeur des enquêtes.

*[Texte]*

All occurrence reports reviewed by the board have to be submitted to the involved parties, and as a matter of policy, will be submitted to the Minister of Transport for comments before they are finalized. The board will have to take such comments into consideration before issuing reports. This process, we feel, will assure a high degree of compliance with the rules of fairness by which we must abide.

Dans chaque cas, un rapport sera rendu public. Il contiendra les informations factuelles, une analyse et des conclusions sur les causes et autres facteurs en jeu ainsi que nos recommandations. Toutefois, le Bureau ne se prononcera pas sur la détermination ou l'attribution des fautes ou des responsabilités; cette restriction vient des parlementaires eux-mêmes. Par conséquent nos rapports devront être à la fois factuels et objectifs. Quoiqu'il puisse être difficile pour les media et le public de comprendre ce type de restriction, notre rôle n'est pas d'identifier des coupables; ce genre de conclusion ne nous appartient pas.

I will add a word about the organization being presently put in place to achieve the rather large and somewhat difficult task facing us in the years ahead. I have annexed to this opening statement an organizational chart to which you may wish to refer.

The board itself has six full-time members, including myself, and one part-time member. The head office of the board was originally established in Montreal. A recent Order in Council now establishes it in the National Capital Region. We have a headquarters investigation branch and six regional offices across the country. The newly created Safety Programs Branch is mandated to handle the data input, analyse trends, and most importantly, develop safety recommendations to be considered by the board.

The Safety Engineering Branch is established at our laboratory at Ottawa Airport, working in close co-operation with NRC. We are very proud of this lab and of its specialists. It is sometimes said that it constitutes the best aviation safety lab in the world. We are presently obtaining resources for our Aviation Safety Medicine Branch through negotiations with National Health and Welfare. We intend to give strong emphasis to this part of our work, especially in the examination of human factor considerations, which are an important element in some 75% of aviation occurrences.

Étant donné notre statut indépendant, nous avons dû mettre sur pied nos propres services administratifs ainsi que notre bureau de conseillers juridiques. Ces derniers ne devront sous aucune considération dépendre du ministère de la Justice, puisque ce ministère doit souvent défendre les intérêts de Transports Canada quand le ministère est mis en cause dans un fait aéronautique.

*[Traduction]*

La loi stipule également qu'un projet de rapport sur tous les faits aéronautiques soit soumis aux parties intéressées et suivant la politique établie par le Bureau, au ministre des Transports dans tous les cas afin d'obtenir et d'analyser leurs observations avant la rédaction finale du rapport. Un tel processus nous permet de rencontrer les normes d'impartialité exigées par les tribunaux.

Public reports will be issued in all cases. They will include the factual information, an analysis and conclusions or findings as to the contributing factors and causes. They will also include our recommendations. It is not the object of such reports, however, to determine or apportion blame or liability. This is a restriction which was included in the Act by the parliamentarians themselves. Our reports will therefore have to be both factual and objective. Although this may be difficult at times for the public and the media to understand, we will not identify "culprits"; this type of judgment will be left to them.

Un mot maintenant concernant l'organisation qui est en voie d'implantation pour accomplir cet important travail au cours des années à venir. J'ai annexé à ce texte un organigramme auquel vous aimeriez peut-être vous référer.

Le Bureau est composé de sept membres dont six membres à temps plein, m'incluant et un membre à temps partiel. Le siège social du Bureau avait initialement été établi à Montréal. Suite à un arrêté ministériel il a récemment été relocalisé dans la région de la Capitale Nationale. La direction des enquêtes se trouve au siège social et elle compte six bureaux régionaux à travers le pays. Le mandat de la nouvelle direction des programmes sur la sécurité est d'assurer l'entrée des données, l'analyse des tendances et, surtout le développement de recommandations sur la sécurité aérienne devant être soumises à la considération du Bureau.

La direction relative à l'ingénierie et aux risques de sécurité aéronautique est déjà opérationnelle à notre laboratoire de l'aéroport d'Ottawa et travaille en étroite collaboration avec le Conseil national de Recherches. Nous sommes très fiers de ce laboratoire et de ses spécialistes. On y préfère à l'occasion comme étant le meilleur laboratoire au monde en matière de sécurité aérienne. Des négociations avec le ministère de la Santé nationale et du Bien-Etre sont présentement en cours afin d'obtenir les ressources humaines requises pour notre propre division de médecine en sécurité aérienne. Nous avons l'intention de mettre beaucoup d'emphasis sur cet aspect de notre travail, particulièrement sur l'examen des considérations des facteurs humains, qui sont un élément important dans environ 75 p. 100 des faits aéronautiques.

In view of our independent status, we have had to establish our own administration branch, as well as our own legal counsel office. The latter will not report to the Department of Justice since that department often has to represent the civil liability interests of Transport Canada in occurrences where its role is under question.

## [Text]

Phased in over a three-fiscal-year period, Treasury Board has authorized a total establishment of 216 person-years. Our first full-year main estimates for 1985-86 will be \$13.9 million.

Now that the Canadian Aviation Safety Board has become effective, I believe it is appropriate to comment on the tone and style of the board's operation.

• 1200

First, in establishing the board and in asking for funding, we have tried to be businesslike. Serious effort was put into requesting only the resources needed to meet our mandate. The legislation has given the board wide powers to investigate for the purposes of determining the contributing factors and causes of aviation accidents and incidents. At the same time, strong obligations were placed on the board to ensure it is independent, co-operative, open, responsive and non-judicial.

A similar strong obligation exists in the law to have the board make recommendations as a result of its findings. The board will be thorough in its investigations, and careful in its formulation of recommendations.

While the recommendations are intended to advance aviation safety, it is recognized that they may place heavy burdens on various parties. The board will not be timid in making its recommendations, but it will be carefully to consider their effects.

The board will develop its relationships with the Canadian public and with the aviation industry in the coming years. It will be careful to maintain its independence and it will make a continuing effort to listen to all parties affected by its recommendations.

I hope Parliament and the Canadian public will always feel the board is competent and vigorous in carrying out its responsibility.

Although this will take time to achieve—and I do not underestimate the magnitude of the task ahead—I am firmly convinced that aviation safety in Canada will be strengthened in time when the mandate of the Act is fully implemented.

A word about the supplementary estimates. Treasury Board provided initial resources for the Safety Board through its decision number 793662. That minute recognized the CASB's initial resources would come from two sources. First, Transport Canada would transfer the amount that would be saved when its safety bureau ceased to exist on October 1. Second, the Treasury Board would provide resources for our new responsibilities.

The sum of the resources transferred and the new resources was fixed in the board decision. The supplementary estimates

## [Translation]

Le Conseil du Trésor a autorisé l'établissement d'un effectif total de 216 années-personnes échelonné sur une période financière de trois ans. Les estimés budgétaires pour la première année, 1985-1986, sont de 13.9 millions.

Maintenant que la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne est en vigueur, il devient opportun de vous entretenir sur la manière et le style d'opérations qu'entend mener le Bureau.

Au début, lors des demandes de financement initiales, un sérieux effort a été déployé afin de ne demander que les ressources nécessaires pour mener à bien le mandat du bureau. La législation a donné au bureau des pouvoirs étendus en matière d'enquête afin de déterminer les causes et autres facteurs en jeu entourant les accidents et incidents d'aviation. Par la même occasion, le bureau est fermement tenu de maintenir son indépendance, d'être coopératif, ouvert et responsable tout en évitant de devenir un forum judiciaire.

La loi exige également du bureau qu'il formule des recommandations suite aux conclusions de ses enquêtes. Le bureau sera minutieux dans ses enquêtes et prudent dans la formulation de ses recommandations.

Bien que ces recommandations aient pour but de promouvoir la sécurité aérienne, il est déjà reconnu qu'elles pourront représenter un fardeau additionnel pour différents groupes. Le bureau ne sera pas timide lorsqu'il formulera ses recommandations, mais il aura la sagesse d'en considérer les conséquences.

Au cours des années à venir, le bureau s'efforcera de développer de bonnes relations avec le public canadien et l'industrie de l'aéronautique. Il sauvegardera son indépendance et sera toujours attentif devant les groupes touchés par ses recommandations.

J'espère que les membres du Parlement et la population canadienne seront toujours convaincus de la compétence et de la rigueur du bureau dans la poursuite de ses objectifs.

Le processus pour mener à bien la réalisation de ce projet sera long et je ne sous-estime pas l'ampleur de la tâche. Je suis par contre fermement convaincu que la sécurité aérienne au Canada sera renforcée dès que la loi commencera à faire sentir ses effets.

En terminant, voici quelques mots relativement aux prévisions budgétaires supplémentaires que vous devez considérer aujourd'hui. Le Conseil du Trésor a déjà approuvé les dépenses initiales pour le Bureau canadien de la sécurité aérienne dans sa décision numéro 793662. Cette décision établit que le BCSA obtiendra ses fonds initiaux de deux sources distincts. Premièrement, Transports Canada effectuerait le transfert du montant correspondant aux dépenses qui auraient été encourues par le Bureau de la sécurité aérienne qui a cessé d'exister le 1<sup>er</sup> octobre 1984. Deuxièmement, le Conseil du Trésor fournirait les ressources nécessaires afin que le BCSA puisse s'acquitter de ses nouvelles responsabilités.

Le montant total des fonds ainsi transférés et des nouveaux fonds a été établi par la décision du Conseil du Trésor que je

[*Texte*]

have simply to distribute the sum between the department's contribution and the new resources. The split is based on resources used to date, and the amount sought in addition to the amounts transferred will cover the expenditures of CASB for the next six months.

**The Chairman:** Well, I thank you, Mr. Deschênes. I apologize. I forgot to ask you to introduce the gentleman with you at the head table.

**Mr. Deschênes:** I would like to introduce Mr. Ken Johnson, who was the Director of the Aviation Safety Bureau under Transport Canada, and has now become our executive director.

**The Chairman:** Thank you.

Well, gentlemen, it is now noon. In view of the historic nature of this appearance of the Safety Board for the first time, and an opening statement which certainly raises many interesting questions that perhaps could be amplified, I am in the hands of the committee. I think, with just the first three questioners at 15 minutes a piece, we will be close to 1 p.m., and I imagine other members might have some interest in questioning. It is my thought—and I am in the hands of the table members—that we follow our notice of meetings, and adjourn till 3.30 p.m.

I frankly felt—and I am going to express this from the Chair in a mood of generosity, but prophecy—we have this room because we do not have to get kicked out at 11 a.m. or at 1 p.m. I am hoping that at this stage, which is non-controversial and not on legislation where there are real adversarial situations, that members will respect the room and not engage in desultory examining of witnesses, which really does not elicit that much information.

I must say, I thought at one stage we could get all three agencies through today. This, frankly, is the cream of the crop in terms of interest because it is the first time you have been here. Some of the other things were ploughing old ground, and I think we have got to plow them with more direction than we did today, with all respect to experienced members around the table.

**Mr. Benjamin:** What may not be information to you, Mr. Chairman, may be information to somebody else.

**The Chairman:** I appreciate that, Mr. Benjamin, and I am only throwing this out at this time of the day. But the reality is that if we were in the block system, we would have been kicked out of here at 11 a.m.

**Mr. Benjamin:** To hell with them!

[*Traduction*]

viens de mentionner. Le Budget supplémentaire (B) servira simplement aux fins de rajouter les fonds requis entre la contribution faite par le ministère des Transports et les nouveaux fonds. La répartition est basée sur les dépenses effectuées à date et le montant supplémentaire ajouté au virement mentionné ci-dessus couvrira les dépenses du BCSA pendant les six prochains mois.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Deschênes et je vous prie de m'excuser car j'ai omis de vous demander de nous présenter la personne qui est assise à vos côtés.

**M. Deschênes:** J'aimerais vous présenter M. Ken Johnson, qui était le directeur du Bureau de la sécurité aérienne qui relevait de Transports Canada et qui est maintenant notre directeur exécutif.

**Le président:** Je vous remercie.

Messieurs, midi approche. Compte tenu du caractère historique de cette première comparution du Bureau de la sécurité aérienne et du fait que nous venons d'entendre un exposé qui ne manquera pas de susciter bien des questions intéressantes méritant peut-être plus d'attention, j'aimerais connaître l'opinion du Comité. Si nous entendons simplement les trois porte-parole officiels des partis, à raison de quinze minutes par personne, nous siégerons pratiquement jusqu'à 13 heures et j'imagine qu'il y a d'autres députés qui aimeraient eux aussi poser des questions. J'avais pensé, mais je m'en remets à vous, que nous pourrions nous en tenir à notre avis de convocation et lever la séance jusqu'à 15h30.

Pour être très franc avec vous—et vous remarquerez mon esprit de générosité et la nature prophétique de mes propos—nous utilisons cette salle parce que nous n'avons pas à l'évacuer à 11 heures ou à 13 heures. J'espère dès lors, étant donné que nous ne sommes pas en débat contradictoire puisque nous ne parlons pas d'un projet de loi, que les députés respecteront le caractère de cette salle et se garderont de procéder à un interrogatoire décousu des témoins car cette façon de procéder n'est en général guère instructive.

Je dois vous avouer qu'à un moment donné j'avais eu le sentiment que nous aurions pu entendre les trois groupes de témoins aujourd'hui. Pour être honnête avec vous, il s'agit là de la crème de la crème en ce qui nous concerne puisque c'est votre première expérience. Nous avons certes déjà foulé des sentiers battus, et j'ai le sentiment que nous l'avons fait déjà d'une façon plus utile qu'aujourd'hui, sans vouloir pour autant manquer de respect aux députés de plus longue date qui sont ici aujourd'hui.

**M. Benjamin:** Vous n'avez peut-être pas la même idée de ce qui est utile que d'autres députés, monsieur le président.

**Le président:** Je le sais fort bien, monsieur Benjamin, et mes propos ne sont que le reflet de l'heure qui passe. Mais soyons réalistes et reconnaissons que si nous étions assujettis au système de répartition des salles, nous aurions dû évacuer à 11 heures.

**M. Benjamin:** Que le diable les emporte!

[Text]

**The Chairman:** And quite frankly, what I learned after 11 a.m. until these gentlemen appeared, you could put in a thimble.

• 1205

Anyway, we are adjourned until 3.30 p.m.

## AFTERNOON SITTING

• 1532

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum for taking evidence.

Mr. Deschênes gave the opening statement before the adjournment for lunch, so we are still on vote 126b of the supplementary estimates. I know Mr. Tobin will be here, but I am going to try to keep these meetings started on time and when we have a quorum to hear evidence I think we should use it. I therefore call upon Mr. Angus for his 15 minutes, and we will just see who is around for 15 minutes as the different spokesmen come in. I have others who have already indicated they would like to speak. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to deal initially, Mr. Deschênes, with the broad area of responsibility you have in terms of finding out ways to prevent, if I could put it in that context . . . A couple of situations up in my part of the world, northwestern Ontario, suggest that accidents may be caused more by natural situations than by problems with aircraft or the pilots. I am thinking in particular of the Wawa Triangle, as it is now becoming known, the geographic area around Wawa just west of Sault Ste. Marie, where supposedly a large number of private aircraft have gone down over the last 10 years or so. I was trying to get the actual figures so I could relate them to you. And secondly, the area around Kenora, where there is some suggestion that because of the lack of radar the flights are not as safe as they could be after certain hours.

• 1535

What I am getting at is this: Do you see your board as having the responsibility to look beyond individual accidents and to take a look at general concerns, perhaps a geographic tracking of accidents over a period of time to determine if there are areas in this country that have some unique problems? Further, having that kind of mandate, would you be prepared to take suggestions in terms of specific areas of investigation?

**Mr. Bernard Deschênes (Chairman, Canadian Aviation Safety Board):** On the question of our mandate in respect of identifying safety deficiencies as evidenced by aviation occurrences, as mentioned in the act, I interpret that to mean generally to identify those deficiencies as a result of specific occurrences. But I think the terms of the legislation are broad enough to include the possibility of investigating safety deficiency trends. As for those you mentioned as weather-

[Translation]

**Le président:** Et pour être franc, ce que j'ai appris ici entre 11 heures et le moment où ces messieurs ont pris place se résume à fort peu de choses.

Quoi qu'il en soit, le Comité reprendra ses travaux à 15h30. La séance est levée.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Messieurs, nous avons le quorum requis pour entendre des témoignages.

M. Deschênes nous a remis sa déclaration d'ouverture avant l'interruption de nos travaux ce matin, si bien que nous étudions toujours le crédit 126b du budget supplémentaire. Je sais que M. Tobin sera bientôt ici, mais je voudrais que ces réunions commencent à l'heure dite et lorsque le quorum est réuni, il ne sert à rien d'attendre. Je vais donc donner la parole à M. Angus pour 15 minutes et nous déciderons ensuite des intervenants suivants à mesure qu'ils arriveront. De toute façon d'autres se sont déjà inscrits sur ma liste. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Monsieur Deschênes, je voudrais tout d'abord vous parler de vos responsabilités en matière prévention des accidents. Dans ma région, dans le nord-ouest de l'Ontario, les accidents sont peut-être davantage dus à la topographie de la région qu'à des problèmes mécaniques ou erreurs de pilotage. Je pense en particulier à la région qu'on a baptisé le Triangle de Wawa, zone géographique située à l'ouest de Sault-Sainte-Marie où un certain nombre d'avions privés se sont écrasés au cours des dix dernières années. J'essaie de trouver les chiffres exactes pour que je puisse vous en faire part. Je voudrais ensuite évoquer la région de Kenora où en raison, semble-t-il de l'absence de radar, la sécurité n'est pas aussi bonne après certaines heures.

Mais je voudrais vous poser la question suivante. Votre bureau possède-t-il des responsabilités plus vastes? Peut-il s'intéresser non simplement à chaque accident qui survient mais également, d'une façon plus générale, se demander si la topographie des lieux ne présente pas certains problèmes uniques? D'autre part, tel était votre mandat, seriez-vous disposé à accepter des suggestions portant sur les enquêtes que vous pourriez mener?

**M. Bernard Deschênes (président, Bureau canadien des la sécurité aérienne):** Pour ce qui est des manquements à la sécurité donnant lieu à des incidents, la loi précise bien que notre mandat a pour objet d'identifier ces manquements à la suite d'incidents précis. Mais je crois que les dispositions de la loi sont suffisamment vastes pour nous permettre de découvrir si les mêmes manquements à la sécurité se reproduisent souvent. Il se peut que nous abordions la question des accidents

[Texte]

related accidents, it may occur that we will go into that, but we would have to start out from specific occurrences, not start with information or broad studies of how we can cure weather situations or weather deficiencies.

**Mr. Angus:** Is there a prescribed time period after an accident during which you must initiate your investigations? Are you locked into 30 days or 90 days or a year?

**Mr. Deschênes:** If we can do it, the investigation itself will start immediately, as soon as we can get on the site. The length of the investigation is another matter, depending on the complexities. If you have a complex accident, it takes quite a number of people to investigate it. You would have an investigator in charge and different groups, a group which might be concerned only with engines, another group with the aircraft and other groups with the systems. Then the lab may have to carry out studies on pieces of equipment. All this has to be gathered together and then analysed to come out with a report. So our reports should not be looked forward to in very short periods of time. Normally, in major accidents at least, it will be a year or more.

**Mr. Angus:** I am thinking in this context of planes crash landing as opposed to near misses and what have you. But in every case of an accident, are you required by law to investigate? Is it automatic?

**Mr. Deschênes:** We are not required by law to investigate. We have the jurisdiction to investigate, and if we do not exercise our jurisdiction, someone else may for the purpose of determining causes. But the policy which existed at the Aviation Safety Bureau was to investigate most of them, and our policy will be to investigate them all.

**Mr. Angus:** Could I ask, then, if there is currently an investigation being undertaken of the latest accident in the Wawa area? An American pilot who crashed, I guess, a month or a month and a half ago was found, unfortunately, not having survived but away from the plane. I do not know the name of the gentleman so I cannot give you that as a reference.

**Mr. Deschênes:** I understand there is an investigation going on it.

**Mr. Angus:** Okay. This particular incident has occurred within what is now becoming known as the Wawa Triangle, and some suggestions were given both on CBC Radio and by the provincial member from that area, Mr. Wildman, that there are some geographical problems in terms of terrain, which along with a lot of the fog that rolls in off Lake Superior, in that general vicinity, contributes to a communication problem, a radar problem as well as the obvious visibility problem.

• 1540

Is there a chance that you would be willing to broaden the scope of that particular investigation, given your previous answer to me, to look at the general concerns of that area, to see if there is something that humans can do to prevent future

[Traduction]

aux conditions météorologiques, mais nous ne pourrions le faire qu'à partir d'incidents précis; nous ne pouvons pas faire des études sur la façon de remédier à la situation sans incidents particuliers.

**M. Angus:** En cas d'accident, devez-vous commencer votre enquête après un certain délai? Devez-vous le faire en 30, 90 jours ou un an?

**M. Deschênes:** Dans la mesure du possible, l'enquête commence immédiatement après l'accident, dès que nous pouvons nous rendre sur place. Mais la durée de cette enquête constitue une toute autre question qui dépend de chaque cas. Si l'accident est complexe, un nombre important de personnes seront chargées de l'enquête. Un inspecteur en chef est nommé et différents groupes sont créés, chaque groupe s'intéressant soit au moteur, soit à l'avion lui-même soit aux circuits. Il se peut ensuite que le laboratoire étudie certaines pièces d'équipement. Tous ces renseignements doivent enfin être regroupés, analysés et un rapport doit être rédigé. Il ne faut donc pas s'attendre à ce que nos rapports soient publiés dans un très court délai. Dans le cas d'accidents majeurs, il faut normalement attendre un an ou plus.

**M. Angus:** Je fais plus particulièrement allusion aux avions qui s'écrasent à l'atterrissage plutôt qu'aux quasi-abordages et ainsi de suite. La loi vous oblige-t-elle à faire une enquête sur chaque accident? Cette enquête est-elle faite d'office?

**M. Deschênes:** Non, nous ne sommes pas tenus de le faire. Nous en avons le pouvoir, et si nous choisissons de ne pas exercer ce pouvoir, quelqu'un d'autre pourrait le faire à notre place dans le but de déterminer les causes de l'accident en question. Mais à l'époque, le Bureau de la sécurité aérienne faisait une enquête sur la plupart des accidents et nous avons décidé d'en faire une sur chacun d'entre eux.

**M. Angus:** Dans ce cas, puis-je vous demander si vous êtes actuellement en train de faire une enquête sur l'accident le plus récent survenu dans la région de Wawa? Un pilote américain s'est écrasé, je crois, il y a un mois ou un mois et demi; il n'a pas survécu à cet accident après avoir quitté l'épave. Je ne sais pas comment s'appelait ce pilote si bien que je ne peux pas vous le dire.

**M. Deschênes:** Je suppose qu'une enquête est en cours, oui.

**M. Angus:** Bien. Cet accident est survenu dans la région qui a été baptisée du nom de Triangle de Wawa et certains rapports faits par Radio-Canada et le député provincial de cette région, M. Wildman, donnent à penser que la région est très accidentée et que si l'on y ajoute le brouillard venant du lac Supérieur, de graves problèmes de communication, de radar ainsi que des problèmes évidents de visibilité se posent.

Compte tenu de la réponse que vous venez de me donner, seriez-vous disposé à élargir la portée de cette enquête dans le but d'examiner les problèmes particuliers que pose cette région, de déterminer si rien d'humain ne peut être fait pour

[Text]

accidents? I would think, based on the history there, that a lot of the problems for those individuals could not have been avoided, given the tools available to them.

**Mr. Deschênes:** First of all, it may occur that, as a result of the investigation of a single accident, you could come to broad recommendations.

Now, having a broad inquiry into all aspects of weather-related accidents, I think first we would have to—we are just starting off now—build up our data base to identify the particular safety deficiencies of that area. But it is possible that, during that investigation, or subsequent investigations, related to the same pattern, we might develop broader recommendations.

**Mr. Angus:** But I would assume, sir, that you have the data available to you that the former agency may have compiled, plus that of the Canadian Forces Search and Rescue Unit at Trenton.

I guess what I am trying to suggest is that, while you have an investigation going, in terms of that area, that you learn as much as you can about the external forces that may have or may not have impacted on that particular accident. However, it may have dealt with the other numerous ones in that same area. You could learn from that to see what recommendations you can make in your report to try to alleviate future problems occurring.

**Mr. Deschênes:** In the analysis process which I talked about, they would go through all that data. It may be, as I mentioned, that specific recommendations would come out of that particular accident which might not be for us to carry out. For instance, there might be broader studies. We might recommend to the Minister of Transport that he look at this in that particular sense and find out what the solutions are.

We can make general recommendations or specific ones.

**Mr. Angus:** I would just like to follow through on that and use the example of another accident, this one in the Fort Francis area, where a Winnipeg broadcaster went down last fall and was subsequently found quite some time later. Suggestions were made at the time that, if there had been radar services or communications services available after the normal 9 to 5 workday or 9 to 8 work period, whatever, it would not have occurred.

In an instance like that—I realize it may be unfair for you to be expected to know all the details—using that as an example, would you, in your investigations, take a look at the relationship between the services that are available and the particular instance and recommend changes to those services?

**Mr. Deschênes:** Yes, that is the Neil East accident you are talking about. That is an accident that we will have to review,

[Translation]

prévenir de tels accidents à l'avenir? Compte tenu des antécédents, un grand nombre de problèmes auraient pu être évités avec de meilleurs moyens de navigation.

**M. Deschênes:** Nous pourrions effectivement formuler des recommandations plus vastes à la suite de l'enquête d'un accident que nous aurions effectuée.

Mais pour enquêter sur tous les aspects que peuvent revêtir des accidents dus aux conditions météorologiques, nous devrions tout d'abord, et notre bureau vient tout juste d'être créé, étoffer nos données pour identifier les carences en matière de sécurité qui existent dans cette région précise. Mais il se peut fort bien que nous proposons des recommandations plus vastes soit au cours de cette enquête-ci soit au cours d'enquêtes ultérieures si nous constatons l'existence de tendances.

**M. Angus:** Mais je suppose que vous avez à votre disposition les données recueillies par l'ancien bureau ainsi que celles de l'Unité de recherche et de sauvetage des Forces canadiennes basées à Trenton.

Je me demande si on ne pourrait pas, lors d'une enquête, tirer le plus de renseignements possibles des éléments externes qui auraient pu ou non avoir une certaine influence. Cependant, cela a peut-être été déjà fait pour les autres accidents qui sont survenus dans cette même région. Vous pourriez en tirer des enseignements que refléteraient vos recommandations, et ce, pour essayer de prévenir tout accident futur.

**M. Deschênes:** Lors de l'analyse des renseignements recueillis dont j'ai parlé, les enquêteurs compileraient ces données. Je le répète, nous pourrions proposer certaines recommandations précises touchant cet accident en particulier, recommandations que nous ne pourrions peut-être pas appliquer. Des études plus vastes peuvent être effectuées. Nous pourrions recommander au ministre des Transports qu'il étudie le rapport en question sous un angle particulier pour trouver les solutions.

Nous pouvons formuler des recommandations générales ou particulières.

**M. Angus:** Dans le même esprit, je voudrais vous citer un autre accident qui, lui, est survenu dans la région de Fort Francis et où l'appareil d'une personnalité de la presse parlée de Winnipeg s'est écrasé l'automne dernier, personnalité qui a été retrouvée quelques jours plus tard. À l'époque, certains ont dit que si les radars avaient été en service ou si une communication avait pu être établie après la journée de travail normal de 9 heures à 17 heures ou de 9 heures à 20 heures, cet accident ne serait pas survenu.

Je me rends compte que je ne peux pas décemment vous en demander tous les détails, mais dans ce cas précis, vous pencheriez-vous, lors de votre enquête, sur le rapport entre les services disponibles au moment de l'accident et l'accident lui-même et recommanderiez-vous que des modifications y soient apportées?

**M. Deschênes:** Oui, vous faites allusion à l'accident de Neil East. C'est un accident sur lequel nous allons devoir enquêter

[Texte]

I understand, because as of October 1, we made it a policy to review even previous accidents which were under Transport Canada. We have acquired, if you wish, all the backlog.

Now, as to services available, certainly we can look into that. First of all, if they serve the purpose for which they were placed in there, or if there is a need for more services, probably we would look at it. There again we have to be mindful, as I mentioned this morning, and very careful in formulating recommendations that they meet, if you wish, a test of reasonableness. We are not about to recommend that all small airports be equipped with everything, which is going to cost billions of dollars which we do not have.

• 1545

**Mr. Angus:** In your mandate, do you have provision to allow you in certain cases, particularly where the investigation moves into a broader field of inquiry, as opposed to the one particular plane that we talked about before, to have any kind of public hearings, to receive general input from the communities affected or the people involved, over and above the formal inquiry procedure, which is obviously laid out very carefully?

**Mr. Deschênes:** No, I do not think we have that type of mandate of holding royal commissions of inquiry, if you wish, like the Gimli inquiry, which is a royal commission. I think we have in our public hearings to restrict ourselves to the specifics of the case. It is a fact-finding process in that particular case. It is not there to hear briefs and representations.

**Mr. Angus:** Could an individual or a group who may have some concerns about a particular geographical area, whether it is because of things that have happened or services they once had been denied—could they in any way recommend to the board that certain matters be included in the investigation, such as those I have been mentioning about the Wawa area? Is there a mechanism to allow that to occur?

**Mr. Deschênes:** Not really. I guess in many of these cases the best avenue would be to deal directly with Transport Canada for improved services, if that is what you are looking for. Our purpose is to identify safety deficiencies and recommend accordingly.

**Mr. Angus:** I am thinking of safety deficiencies. So often those of us lay people who are not involved think we have the answer, where we are going on gut feeling as opposed to any reasoned data or reasoned analysis. I am wondering, for instance, whether we could write to you to say when you are doing your investigations of the latest crash in the Wawa area, could you look at the following aspects . . . and just say that; nothing else; not make any recommendations as to what the solution should be, but ask you to keep those things in mind.

**Mr. Deschênes:** If they are related to the accident or incident we are investigating, then certainly we could take them into consideration. But there is no formal process for that type of thing. The comments we expect to receive are from the parties having a direct interest in specific instances, one of which will always be Transport Canada.

[Traduction]

car à partir du 1<sup>er</sup> octobre, nous avons décidé de faire enquête sur tous les accidents antérieurs même lorsque ces enquêtes étaient du ressort du ministère des Transports. Nous allons devoir liquider cet arriéré.

Mais il est certain que nous pouvons étudier tous les services accessibles pour voir s'ils répondent à leur objectif premier ou si d'autres services sont devenus nécessaires. Là encore, comme je l'ai dit ce matin, nous devons veiller à ce que nos recommandations soient raisonnables. Nous n'allons pas nous mettre à recommander que tous les petits aéroports soient équipés de tous les services les plus modernes ce qui coûterait des milliards de dollars que nous n'avons pas.

**M. Angus:** Votre mandat vous permet-il dans certains cas, en particulier lorsque l'enquête s'élargit, et que vous n'êtes pas restreints à un accident particulier, ce dont nous avons parlé tout à l'heure, de tenir des audiences publiques, d'entendre le point de vue des collectivités concernées ou des intéressés, et ce, en dehors de la procédure d'enquête officielle dont les modalités sont de toute évidence soigneusement établies?

**M. Deschênes:** Non, je ne pense pas que nous pouvons nous transformer en commission royale d'enquête comme pour l'enquête de Gimli, par exemple. Nos audiences publiques doivent se limiter à l'accident sur lequel nous enquêtons. Dans ce cas il s'agit d'exposer les faits. Le bureau n'a pas à entendre de témoignages ni à recevoir de mémoires.

**M. Angus:** Un particulier ou un groupe qui s'intéresse à une région géographique donnée en raison d'incidents qui y ont eu lieu ou de services qui leur avaient été refusés à une époque, peuvent-ils recommander au Bureau que l'enquête aborde certaines questions, comme celles dont j'ai parlé à propos de la région de Wawa? Est-ce possible?

**M. Deschênes:** Pas vraiment. Dans la plupart de ces cas, le meilleur moyen serait de demander directement au ministère des Transports que les services soient améliorés. Nous avons pour mandat d'identifier les carences en matière de sécurité et de faire les recommandations qui s'imposent.

**M. Angus:** Justement, je faisais allusion à ces carences. Car très souvent, nous profanes, pensons avoir la réponse au problème, en nous fondant plus sur l'instinct que sur des données objectives ou des analyses sérieuses. Je me demande, par exemple, si on ne pourrait pas vous écrire, lorsque vous faites une enquête sur le dernier écrasement en date dans la région de Wawa, pour vous demander de vous pencher sur tel ou tel aspect. On ne dirait rien d'autre; on ne ferait pas de recommandation sur la solution à apporter au problème, mais on vous demanderait simplement d'y penser.

**M. Deschênes:** Il est évident que nous y penserions si ces recommandations étaient liées à l'accident ou à l'incident sur lequel nous enquêterions. Mais il n'existe pas de manière de procéder officielle. Nous nous attendons à recevoir des observations de la part des intéressés directs, et notamment du ministère des Transports.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Deschênes, just a minor point of order raised by the Chair. On page 6 you mentioned in the copy of the minutes that I have that you have attached next to the written copy of the opening statement an organizational chart to which we may wish to refer. I do not have it on mine, and the clerk did not have it, but do we have it now? I do not care whether it is French or English, as long . . .

**Mr. Taylor:** I do not have it either.

**The Chairman:** We did not have it in the ones that were attached, and I certainly have some questions on—some members have and some members have not. We will make sure all members do have it.

**Mr. Forrestall:** I do not really propose to take the full 15 minutes, but I would be remiss in a number of respects, some of which would be personal, if I did not take the opportunity to commend the work of—I suppose you are no longer Mr. Justice Deschênes; we will refer to you as Mr. Deschênes . . .

**Mr. Deschênes:** I was not a judge; I was a practising lawyer.

**Mr. Forrestall:** —to commend you, sir, for the contribution you have made to the advancement and the promotion of safety, first and above all, in Canada; but secondly to the articulateness you have brought not only to this particular work—and I am sure the chairman will not be offended if I refer to the extraordinary piece of work that you did on marine casualties; two pieces of work that in particular in the reading of which I have noted their absolute capacity to dovetail at some point in time.

• 1550

Earlier on, Mr. Chairman, Mr. Deschênes will appreciate that, I was anxious and indeed somewhat impatient with the process that we now find ourselves midway through, and that is the detailed inquiry by men of your stature, sir, into the marine, the air; the work of your predecessor, Mr. Dubin; the work you have done with the marine side. Now I guess the next one and the final one will be the surface problem. Nevertheless, I have followed this over a long period of time now with interest and growing appreciation, and I look forward to the point in time when, hopefully, the companion third piece of basic work will be done upon which we can then look at independence and the promotion of safety with respect to surface, and for the final analysis, meld them all together under perhaps an *a priori* commission. I hope, sir, that you are around to take part in that, to lend your counsel and guidance.

**The Chairman:** You will not give up will you?

**Mr. Forrestall:** No, I have no intention of giving up for a while yet. As a matter of fact, I might even try to go to the Senate if it is not done by the time I am finished in this place.

**The Chairman:** We had better stay. We will stay on order. That gets us into many difficulties, Mr. Forrestall, and the Chair has a conflict of interest.

[Translation]

**Le président:** Monsieur Deschênes, permettez-moi d'invoquer un rappel mineur au Règlement. A la page 8, vous dites avoir annexé à votre déclaration d'ouverture un organigramme qui nous serait peut-être utile. Je ne l'ai pas, le greffier ne l'avait pas, mais l'avons-nous maintenant? Qu'il soit en français ou en anglais, cela m'est égal, du moment que . . .

**M. Taylor:** Je ne l'ai pas non plus.

**Le président:** Cet organigramme ne figurait pas dans les documents qui nous ont été envoyés et j'aurais des questions à poser à propos . . . Apparemment certains députés l'ont et d'autres ne l'ont pas. Nous allons nous assurer que tous les députés l'aient.

**M. Forrestall:** Je n'entends pas parler pendant les 15 minutes qui me sont dues, mais je m'en voudrais personnellement, si je ne profitais pas de l'occasion qui m'est donnée pour féliciter M. Deschênes, je suppose que vous n'êtes plus le juge Deschênes, des travaux . . .

**M. Deschênes:** Je n'étais pas le juge, mais avocat en exercice.

**M. Forrestall:** . . . pour vous féliciter donc de la contribution que vous avez apportée à l'essor et à la promotion de la sécurité au Canada, mais permettez-moi également de vous féliciter de l'excellence de ce travail en particulier et je suis sûr que le président ne se sentira pas offensé si je fais allusion au brillant rapport que vous avez rédigé sur les accidents maritimes; il s'agit là de deux rapports qui, après lecture, se recoupent à maints égards.

Monsieur le président, M. Deschênes comprendra qu'il me soit arrivé de m'impatienter face à cet exercice qui est maintenant à moitié terminé, cette remise question détaillée par des gens de votre compétence, monsieur, des activités maritimes, aériennes, des travaux de votre prédécesseur, M. Dubin, du travail que vous avez fait de votre côté dans le domaine maritime. Maintenant, il ne reste que le transport de surface. Toutefois, voilà longtemps que je suis ces activités avec de plus en plus d'intérêt et d'appréciation; j'attends avec impatience le moment où le troisième volet de ce travail sera terminé et où nous pourrons envisager une plus grande indépendance dans la sécurité des transports de surface et enfin, en dernière analyse, regrouper tous ces secteurs sous l'égide d'une commission unique. J'espère que vous serez toujours là pour participer à cet exercice et dispenser vos conseils.

**Le président:** Vous n'abandonnez jamais?

**M. Forrestall:** Non, je n'ai pas l'intention d'abandonner, du moins pas dans l'immédiat. En fait, si ça ne s'est pas encore réalisé quand je partirai d'ici, j'essaierai peut-être de faire quelque chose au Sénat.

**Le président:** Nous ferions mieux de rester dans notre sujet, monsieur Forrestall, quand on s'en écarte trop, cela pose des problèmes au président.

[Texte]

**Mr. Forrestall:** In all sincerity, Mr. Deschênes, I want to say to you that I for one—and I am sure I speak for the members of this committee, and I know I speak for the Minister when I say it—am appreciative of the work you have done, the conscientious efforts you have brought to bear on the bringing of the CASB to this point in time. We wish you well in your work. We are confident in your direction and remain, above all, absolutely confident in the professional support you have, not the least of which is Mr. Johnson.

I had only a few questions. Actually, I would like to get into your latest excursion into marine casualties, but I am sure the chairman . . .

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Forrestall:** —would object to that. I have two areas of questioning. One that always concerned me was the transborder problems that arise with respect to investigative pursuit. Are you satisfied that the act, as it now stands, Bill C-163, which passed on October 24 and in fact gives you all the opportunity you require? Let us deal first with pursuit of evidence transnationally.

**Mr. Deschênes:** Well, first of all I wish to thank you for your kind words about the marine study. Like you, I hope it will be followed up.

**Mr. Forrestall:** I can promise you that.

**Mr. Deschênes:** The question of our jurisdiction for investigating accidents outside of Canada is set out, I guess, in the international agreements we have under ICAO.

If I may have a brief word on it, the process is through the appointment of an observer from our board on the staff of the investigation, let us say, like in the United States. I must say that I, and all board members have had occasion to spend three days with the board members of the U.S. National Transportation Safety Board when they briefed us on all aspects of their operations and their problems. We were also fortunate enough to meet with and discuss privately with Mr. Engen, Chairman of the FAA. And in both cases I can assure you that the co-operation with our U.S. counterparts is going to be very excellent.

• 1555

As to our satisfaction, I think it works well under the present circumstances. Maybe Mr. Johnson could add to that. He participated, for instance, in the Cincinnati accident.

**Mr. Ken Johnson (Executive Director, Canadian Aviation Safety Board):** I think there have been no practical problems whatsoever in any of the countries that are developed at all. We have an excellent staff working relationship with the U.S. National Transportation Safety Board. We have different kinds of specialized equipment in our laboratory than they do. We ship pieces back and forth informally and do analyses for one another. Sometimes when we have work that requires co-operation with the manufacturer or surveillance of a tear-down in a manufacturers' building or factory in the United States,

[Traduction]

**M. Forrestall:** Monsieur Deschênes, je peux vous dire sincèrement que pour ma part, et je suis certain que les membres du Comité doivent être d'accord, le ministre en tout cas est d'accord, j'apprécie beaucoup le travail que vous avez fait, les efforts consciencieux que vous avez faits pour organiser le BCSA. Nous vous souhaitons tous les succès dans votre travail. Nous avons confiance en vous et, avant tout, nous avons entièrement confiance en vos collaborateurs, dont M. Johnson n'est pas le moindre.

Je n'avais que quelques questions à poser; en particulier, je veux parler de vos dernières interventions en matière d'accidents maritimes mais je suis certain que le président . . .

**Le président:** Exactement.

**M. Forrestall:** . . . va protester. Je veux parler de deux domaines. Premièrement, un sujet qui m'a toujours intéressé, les possibilités d'enquêtes à l'extérieur de nos frontières. Pensez-vous que la loi actuelle, le Bill C-163 adopté le 24 octobre vous donne tous les moyens dont vous avez besoin? Commençons par la difficulté de recueillir des preuves à l'extérieur de nos frontières.

**M. Deschênes:** Pour commencer, je vous remercie de vos paroles aimables sur l'étude du secteur maritime. Tout comme vous, j'espère que cela aura des suites.

**M. Forrestall:** Je peux vous l'assurer.

**M. Deschênes:** Quant à votre question, nos pouvoirs d'enquêtes sur les accidents à l'extérieur du Canada sont fixés par les accords internationaux que nous avons signés sous l'égide de l'OACI.

Très rapidement, la procédure prévoit la nomination d'un observateur de notre bureau qui se joint aux enquêteurs, par exemple aux États-Unis. Je dois dire que tous les membres de mon bureau ont eu à tour de rôle l'occasion de passer trois jours avec les membres du *U.S. National Transportation Safety Board*. Ceux-ci en ont profité pour nous expliquer tous les aspects de leurs opérations, nous parler de leurs problèmes. Nous avons également eu la chance de rencontrer M. Engen, le président de la SAA en privé. Et dans les deux cas, je peux vous assurer d'une excellente collaboration avec nos homologues américains.

Vous me demandez si nous sommes satisfaits; je pense que dans les circonstances actuelles, le système fonctionne bien. M. Johnson pourra peut-être ajouter quelque chose, parce qu'il s'est occupé de l'accident de Cincinnati.

**M. Ken Johnson (directeur exécutif, Bureau canadien de la sécurité aérienne):** Nous n'avons pas rencontré de problèmes d'ordre pratique dans les pays développés. Notre personnel a d'excellentes relations avec le *US National Transportation Safety Board*. Nous avons dans nos laboratoires du matériel qui est différent du leur et il arrive souvent que nous leur envoyons des choses à analyser et vice versa. Parfois, nous avons besoin de la collaboration des fabricants, ou il est nécessaire de surveiller une opération de destruction de matériel dans une usine aux États-Unis; dans ce cas, nous

## [Text]

we rely upon the U.S. National Transportation Safety Board to represent us. And similarly, if there is a Canadian-manufactured engine that has to be disassembled here in the manufacturers' facilities our people will represent the Americans. It works very, very well. There is very fast and free exchange of information.

A recent example I might give; a couple of weeks ago a United Air Lines Boeing 747 rejected take-off in Hawaii and there were some injuries when one of the inflatable slides detached from the aircraft. Within about two to three hours of their investigators arriving they phoned me at home at the weekend and said that, according to the records supplied by the manufacturer, some of those slides were on Canadian aircraft and could we get in touch with them. Within another hour or two we were on to the Canadian operator. So it works very, very well.

**Mr. Forrestall:** Without belabouring the point, I appreciate that reply. The concern was not just the Cincinnati incident. Could I ask the witness, Mr. Chairman, if they are equally satisfied with the capacity of this act to facilitate work that, at some point, God forbid, might have to be done in Europe, and then to extend it to an area of high flight activity into the Caribbean, as everybody tries to get away from our cold winters? Really, my point was the capacity of your authority to act in jurisdictions other than the United States.

**Mr. Deschênes:** Recently we have been involved directly, as observers and having official status, in a U.K. accident where a de Havilland Buffalo crashed at an airshow. As for the Caribbean, I think maybe Mr. Johnson could expand.

**Mr. K. Johnson:** We have taken part in numerous investigations in the Caribbean, sometimes because they were Canadian-owned or Canadian-operated aircraft, sometimes simply because the Caribbean countries are quite small and they have asked us to come in and do investigations for them. Any time we send an accredited representative to represent Canada's interests in an investigation in another country—and we have that right with every other country that is a signatory to the ICAO agreement—we get a copy of the draft report and get an opportunity to comment on it before it is made final.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, could I ask Mr. Deschênes whether or not these supplementary estimates will tend to relieve the responsibility of the Department of Transport to continue administrative and other financial support?

**Mr. Deschênes:** In this interim situation we have had good co-operation from some of the personnel of Transport Canada and we will have to draw still some personnel, temporarily. As you know, we were under a freeze for a while and before we can staff, for administrative personnel mostly, it takes a while under the public service rules.

## [Translation]

demandons au *US National Transportation Safety Board* de nous représenter. Inversement, si un moteur fabriqué au Canada doit être démonté en usine, notre personnel représente les Américains. Le système fonctionne extrêmement bien. Les informations circulent très librement et très rapidement.

Je peux vous donner un exemple récent: il y a deux semaines un *Boeing 747* de la *United Air Lines* a fait un décollage interrompu à Hawaii et certaines personnes ont été blessées lorsqu'un des toboggans pneumatiques d'évacuation s'est détaché de l'appareil. Deux ou trois heures après être arrivés sur place, les enquêteurs américains m'ont téléphoné à la maison en fin de semaine pour me dire que d'après les documents du fabricant certains appareils canadiens étaient équipés de ces glissoires et me demandaient de prévenir les compagnies. Une heure ou deux plus tard les compagnies canadiennes étaient prévenues. Cela fonctionne donc très bien.

**M. Forrestall:** Je ne voudrais pas m'attarder trop longtemps sur cette question, je comprends la réponse. Je ne pensais pas seulement à l'incident de Cincinnati. Monsieur le président, est-ce que notre témoin est tout aussi satisfait des perspectives de travail en Europe, par exemple, si cela s'avérait nécessaire ce que je ne souhaite pas, ou aux Antilles où le trafic aérien est très intense quand notre population essaie de fuir l'hiver? Ce que j'aimerais savoir, c'est de quel pouvoir vous disposez dans des juridictions autres que les États-Unis.

**M. Deschênes:** Tout récemment, nous avons participé directement à titre d'observateurs officiels à une enquête sur un accident qui s'est produit au Royaume-Uni; il s'agissait d'un appareil *Buffalo* de la de Havilland qui s'est écrasé pendant un spectacle aérien. Quant aux Antilles, c'est M. Johnson qui va vous en parler.

**M. K. Johnson:** Nous avons participé à de nombreuses enquêtes aux Antilles, parfois parce qu'il s'agissait d'appareils appartenant à des Canadiens ou exploités par des Canadiens, parfois parce qu'il y a aux Antilles des pays très petits qui nous demandent de venir faire une enquête en leur nom. Chaque fois que nous envoyons un représentant accrédité pour défendre les intérêts du Canada dans un autre pays—et nous avons ce droit dans tous les pays qui ont signé l'accord de l'OACI—on nous envoie un exemplaire du projet de rapport et nous pouvons faire des commentaires avant la publication du rapport.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, monsieur Deschênes, est-ce que ce budget supplémentaire déchargera le ministère des Transports d'une partie de ses obligations administratives et financières?

**M. Deschênes:** Nous sommes dans une période intérimaire et le personnel de Transports Canada a fait preuve d'un grand esprit de collaboration; nous allons d'ailleurs continuer à employer temporairement certains employés de Transports Canada. Comme vous le savez, pour engager des employés dans la Fonction publique, surtout dans le domaine administratif, il faut prévoir des délais qui sont prévus par les règlements de la Fonction publique.

[Texte]

**Mr. Forrestall:** These supplementaries will then assist you through until the end of the current fiscal year. Are you in the process of budgeting for next year?

**Mr. Deschênes:** Yes. It is in the process. I mentioned earlier, I think it is before Treasury Board... well, it is being prepared.

• 1600

Our overall budget is right now at \$13.9 million. That would be for the full year; total expenses.

**Mr. Forrestall:** So you are happy with your lot in life for the time being.

You have five or six regional offices. Could you quickly identify where they are?

**Mr. Deschênes:** We have one in Moncton, which looks after the Atlantic provinces; one in Dorval for the Quebec region; one in Toronto for Ontario; Winnipeg, central region; Edmonton, western; and Vancouver for the Pacific. There are on average about 10 to 12 people in each office.

**Mr. Forrestall:** I asked you to identify them not because we did not have it; it is just that I would like to have it in the record. I appreciate that.

Total numbers, then, we have at present are on strength.

**Mr. Deschênes:** At present on strength: 120, which would be roughly 60 in the regions, 20 in the lab, and about 40 between Montreal and Ottawa.

**Mr. Forrestall:** I will conclude by once again, as sincerely as I can, extending to you every best wish and success. The difficulties we have had over a period of years I see coming to an end. Please do not leave us too shortly.

**Mr. Deschênes:** Thank you; and I think I should thank you for your contribution to it, Mr. Forrestall.

**Mr. Taylor:** Mr. Deschênes, you are the Chairman of the Canadian Aviation Safety Board. Who are the other members on the board?

**Mr. Deschênes:** There are five other full-time members and one part-time member. If I can list them, there is Mr. Ross Stevenson, from Toronto...

**The Chairman:** Could you give the geographical breakdown too?

**Mr. Deschênes:** Mr. Stevenson is from Toronto.

**Mr. Taylor:** Could you give us the background?

**Mr. Deschênes:** He is a retired Air Canada pilot. Mrs. Ruth Constantino is from Montreal. She was in charge of cabin safety at Air Canada, as a broad thing, and flight attendant training for safety purposes. There is Mr. Roger Lacroix, from Ottawa, who was in the forces. He is a brigadier general. He was in the forces for quite a number of years. There is Mr. Bill

[Traduction]

**M. Forrestall:** Dans ce cas, ce budget supplémentaire devrait vous aider à aller jusqu'à la fin de l'année financière en cours. Avez-vous commencé à établir le budget de l'année prochaine?

**M. Deschênes:** Oui, nous avons un projet qui, comme je l'ai dit tout à l'heure, a été soumis au Conseil du Trésor... enfin, il est en préparation.

Cela fait un budget total en ce moment de 13,9 millions de dollars, pour l'année complète; c'est le total des dépenses.

**M. Forrestall:** Donc, vous semblez content de votre lot, pour le moment.

Vous avez cinq ou six bureaux régionaux. Pourriez-vous rapidement nous dire où ils sont?

**M. Deschênes:** L'un se trouve à Moncton, et couvre l'ensemble des Maritimes; l'un à Dorval pour la région du Québec; à Toronto pour l'Ontario, Winnipeg pour le centre du Canada, Edmonton pour l'Ouest et Vancouver pour la région du Pacifique. Il y a environ 10 à 12 personnes employées dans chacun de ces bureaux.

**M. Forrestall:** Cela n'est pas que nous n'en n'ayons pas la liste, mais je vous ai demandé de les énumérer pour le compte rendu. Merci beaucoup.

Vos effectifs sont donc maintenant au complet.

**M. Deschênes:** En ce moment, ils se montent à 120 personnes, c'est-à-dire 60 dans les régions, 20 aux laboratoires et environ 40 pour Montréal et Ottawa.

**M. Forrestall:** Je vais donc conclure une fois de plus, en vous souhaitant très sincèrement tout le succès possible. Je vois que certaines des difficultés que nous avons eues pendant toutes ces années vont enfin prendre fin. Essayez de ne pas nous quitter trop vite.

**M. Deschênes:** Merci; je tiens également à vous remercier pour ce que vous avez fait dans ce domaine, monsieur Forrestall.

**M. Taylor:** Monsieur Deschênes, vous êtes président du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Qui sont les autres membres du bureau?

**M. Deschênes:** Il y a cinq membres à temps plein et un membre à temps partiel. Je peux vous les nommer; il y a M. Ross Stevenson de Toronto...

**Le président:** Est-ce que vous pourriez aussi les situer géographiquement?

**M. Deschênes:** M. Stevenson de Toronto.

**M. Taylor:** Pourriez-vous nous donner un peu leur curriculum?

**M. Deschênes:** Ce monsieur est un pilote d'Air Canada à la retraite. M<sup>me</sup> Ruth Constantino qui est de Montréal. Elle était responsable des questions de sécurité en cabine à Air Canada, de façon générale, et elle était chargée de la formation à la sécurité du personnel navigant commercial. Il y a M. Roger Lacroix, d'Ottawa, qui a servi dans les Forces canadiennes. Il

[Text]

McEachern, who was at one time a member of the Nova Scotia Legislative Assembly and a Minister in Nova Scotia.

**Mr. Taylor:** Any relation to Allan?

**Mr. Deschênes:** No, it is not spelt the same way.

**The Chairman:** Not by relation, but sometimes in office. They worked together.

**Mr. Deschênes:** There is Mr. Arthur Portelance, an ex-MP; I understand at one time a member of this committee. Finally there is Mr. Frank Thurston, who as a part-time member was with me previously in the Aircraft Accident Review Board and was head of the National Aeronautical Establishment at NRC. I think you can call him the founder and the promoter and the person who saw to the accomplishment of the Canadarm. These are the members of the board—and myself.

• 1605

**Mr. Taylor:** It is strange that there is not one in Canada. I wonder why that is. It is usual, but I am just wondering why. However, you did not do the appointing, I guess.

**Mr. Deschênes:** No, sir.

**Mr. Taylor:** So we cannot blame you for it. I did want to have the background of the people on the board because I think it is important. I want to study that carefully when the report comes.

The second question I have is this. Does your board have the authority to review accidents that took place seven or eight years ago, where there is still a lot of misunderstanding and agony on the part of the survivors?

**Mr. Deschênes:** We have made it a policy, as I stated earlier, to take over all the ongoing work Transport Canada had on its plate. Now, the act allows us to review any report at any time if new facts come to light.

**Mr. Chairman,** on the board members, I might add that I think I have summary biographies here of each one, which I could leave with the clerk if that is convenient.

**The Chairman:** Thank you. That would help.

**Mr. Taylor:** Do you have the authority to investigate military or air force accidents?

**Mr. Deschênes:** No, not unless they are involved with a civilian aircraft.

**Mr. Taylor:** I wonder why we call it the Canadian Aviation Safety Board, then.

**Mr. Deschênes:** I guess you could say it is civil aviation, really.

**Mr. Taylor:** Yes. But you cannot look at any military accident at all that happens in the air.

[Translation]

est général de brigade. Il a servi assez longtemps au sein des Forces armées. Il y a aussi M. Bill McEachern, qui a été député de l'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse et ministre de la même province.

**M. Taylor:** A-t-il un rapport quelconque avec Allan?

**M. Deschênes:** Non, le nom ne s'écrit pas de la même façon.

**Le président:** Sans rapport de parenté, mais peut-être de travail. Ils ont été collègues.

**M. Deschênes:** Il y a M. Arthur Portelance, ancien député; et qui a été lui-même membre de ce Comité si je ne me trompe. Pour finir, M. Frank Thurston, qui a été membre à temps partiel avec moi de l'ancien Bureau de révision des accidents d'avion, et qui a dirigé l'établissement aéronautique national du CNR. On peut dire que c'est lui qui a inventé et mis au point le Canadarm. Voilà donc la liste à laquelle vous devez ajouter mon propre nom.

**M. Taylor:** Il est curieux qu'il n'y en ait pas un seul au Canada. Je me demande pourquoi. Cela est la règle, mais je me pose tout de même la question. Cela dit, ce n'est pas vous qui avez nommé les membres du bureau, je suppose.

**M. Deschênes:** Non.

**M. Taylor:** Nous ne pouvons donc pas vous rendre responsable de quoi que ce soit. Je voulais avoir tout de même une idée des personnes qui siégeaient au bureau, c'est tout de même un élément important. Je regarderai ça de près au moment du rapport.

La deuxième question est celle-ci. Votre bureau a-t-il le droit d'enquêter sur des accidents qui ont eu lieu il y a sept ou huit ans, et dont certains survivants portent encore les traces en ayant le sentiment de ne pas avoir été suffisamment entendus?

**M. Deschênes:** Notre règle, comme je l'ai déjà dit, est de reprendre tout le travail que Transports Canada avait en cours. La loi en elle-même nous permet de revoir n'importe quel rapport, à n'importe quel moment, si de nouveaux éléments viennent à être connus.

Monsieur le président, et à propos des membres du bureau, je tiens à ajouter que j'ai ici des biographies résumées de chacun d'entre eux, et je pourrai les laisser auprès du greffier si cela vous arrange.

**Le président:** Merci. Cela nous aiderait certainement.

**M. Taylor:** Êtes-vous également chargé d'enquêter lorsque certains accidents ont lieu au sein de nos forces aériennes?

**M. Deschênes:** Non, à moins qu'un avion civil n'ait également été touché.

**M. Taylor:** Je me demande si votre organisme mérite alors bien le titre de Bureau canadien de la sécurité aérienne.

**M. Deschênes:** Je pense qu'effectivement il faudrait parler d'aviation civile.

**M. Taylor:** En effet. Vous n'êtes donc pas compétent lorsqu'il s'agit de l'armée.

[Texte]

**Mr. Deschênes:** No, not unless there is civilian involvement. Do you want to add something, Mr. Johnson?

**Mr. K. Johnson:** I was just going to say that the name, Canadian Aviation Safety Board, was recommended by Mr. Justice Dubin when he did the inquiry into aviation safety in Canada. He said there should be a board called the Canadian Aviation Safety Board, and that was just followed.

**Mr. Taylor:** I agree with that, but the air force is Canadian.

**Mr. K. Johnson:** Yes, it is, but it investigates its own accidents.

**Mr. Taylor:** That is the very point. That is what we were trying to get away from, where those who are involved are investigating the accidents. I have a lot of faith in the RCAF. I was a member of it, and I have very high confidence in it. But when an accident takes place, it is the judge and the jury and the witnesses and everything else. There is a good deal of unhappiness across the country where people have been killed in air force accidents. I am very disappointed that it is not covered by this legislation.

However, the other point I would like to mention is this. You mentioned in your paper that you were going to investigate the accident that took place south of High Prairie, where six Albertans were killed a few weeks ago. That accident happened on a very bitterly cold night; the snow was deep. I know that country well. It is rough terrain, hilly and treed. I understood from the paper that the investigation has not yet started. How do you investigate these accidents weeks after they happen?

**Mr. Deschênes:** Oh, no, I think the paper is quite wrong. The investigation took place immediately afterwards. We had a full team on the site within a matter of 24 hours, I think, looking into it. What the papers are referring to are the public hearings which we are going to hold into the Wapiti Airline.

**Mr. Taylor:** Is there any information available in regard to the cause of that crash at the present time?

**Mr. Deschênes:** As a general practice, we will try not to prejudge a case before hearing all the evidence. We hope public hearings will reveal a lot of that evidence. We already have some in hand, but we have witnesses to question and experts to hear.

**Mr. Taylor:** And the findings of your board will be made public after the public hearings.

**Mr. Deschênes:** After the public hearings, if we are satisfied that we have enough evidence, then the process is to analyse this evidence and prepare a report. If we are not satisfied, if there are still areas to be looked into, like lab work, lab analysis, we will carry that out even after the public hearing. Once the board is satisfied with a draft report, it will then send copies to the interested parties—the operator, the pilot, and

[Traduction]

**M. Deschênes:** Non, à moins qu'il y ait également un avion civil dans l'accident. Monsieur Johnson, voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. K. Johnson:** Je voulais dire que le nom de Bureau canadien de la sécurité aérienne avait été recommandé par M. le juge Dubin, lorsqu'il avait fait son enquête sur les questions de sécurité aérienne au Canada. Il avait donc proposé que l'on crée un organisme qui s'appellerait le Bureau canadien de la sécurité aérienne, et c'est ce qui a été fait.

**M. Taylor:** Je suis d'accord là-dessus, mais tout de même notre armée de l'air est également canadienne.

**M. K. Johnson:** Oui, mais elle enquête elle-même sur ses propres accidents.

**M. Taylor:** C'est exactement ce que je dis. Nous voulions précisément éviter que l'organisme concerné n'enquête lui-même sur ses propres accidents. J'ai la plus grande confiance dans notre avion royale canadienne, j'y ai moi-même servi, et je ne mets pas son honnêteté en doute. Mais lorsqu'il y a un accident, elle est alors à la fois juge, jury et témoin. C'est ce qui explique le mécontentement général à chaque fois que des gens sont tués dans des accidents. Je suis donc extrêmement déçu que la nouvelle loi ne prévoit rien à ce sujet.

Je voudrais maintenant passer à autre chose. Vous avez parlé de votre intention d'enquêter sur l'accident qui a eu lieu il y a quelques semaines au sud de High Prairie et qui a coûté la vie à six habitants de l'Alberta. L'accident a eu lieu au cours d'une nuit terriblement froide, et il avait beaucoup neigé. Je connais très bien la région. C'est un terrain accidenté et boisé à la fois. D'après votre exposé l'enquête n'a pas encore commencé. Comment vous y prenez-vous alors que ces accidents ont déjà eu lieu plusieurs semaines auparavant?

**M. Deschênes:** J'ai l'impression que l'exposé là-dessus se trompe. L'enquête a commencé dès après l'accident; nous avons envoyé une équipe complète sur le terrain en l'espace de 24 heures, si je ne me trompe. L'exposé parle en fait des audiences publiques qui vont nous permettre d'entendre la compagnie *Wapiti Airline*.

**M. Taylor:** Est-ce que l'on a une idée pour le moment de l'origine de l'accident?

**M. Deschênes:** De façon générale, nous ne concluons pas avant d'avoir pris connaissance de tous les témoignages. Nous espérons que ces audiences publiques permettront d'élargir notre horizon. Nous avons déjà certaines informations, mais certains témoins doivent encore être entendus, ainsi que les experts.

**M. Taylor:** Je suppose qu'après ces audiences vos conclusions seront rendues publiques.

**M. Deschênes:** Une fois les audiences publiques closes, si nous jugeons que nous disposons d'assez d'éléments, nous commençons à en faire l'analyse et à rédiger le rapport. Si nous n'avons pas suffisamment d'éléments, s'il y a encore des recherches à faire par exemple en laboratoire, nous continuerons nos investigations même après l'audience publique. Dès que le bureau sera d'accord avec le projet de rapport, des copies en seront adressées aux partis intéressés—la compagnie

[Text]

Transport Canada—for their comments. After review of these comments we will finalize the report and issue it publicly.

• 1610

**Mr. Taylor:** Yes. And will there be a public report following every investigation, eventually?

**Mr. Deschênes:** In all cases. The Act says "shall be made available to the public".

**Mr. Taylor:** Okay. One other question. It follows some of the questions by Mr. Forrestall. Nobody knows what accident is going to take place in the next three or four months. How do you estimate your budget? When you are planning to investigate accidents, they may be in very hilly terrain, they may be in the Rocky Mountains, they may be over the ocean. Do you just double the size, or have you some formula that helps you to come to approximately the right amount of money?

**Mr. Deschênes:** Our estimates are based on past experience overall, but our original Treasury Board submission has a proviso in there, whereby we can go back to Treasury Board for specific cases. If we have a huge accident which is going to cost, I would say, \$100,000 or \$200,000, we sort of have an open door to go back to Treasury Board and justify our demands. We have set out examples for them indicating what the cost could be; for instance, we cannot reach the aircraft or it is very costly to pull out the wreck. There is that possibility.

**Mr. Taylor:** Yes. That is all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman.

In the making up of the budget we have before us, what portion was a transfer from the Department of Transport and what was new money?

**Mr. Deschênes:** For the period from October 1 to March 31 there will be a transfer of \$3,337,000 from the Air Transportation vote; \$296,000 from another Air Transportation vote, 70; and our own budget, if you wish, our own estimates given by Treasury Board of \$2,100,000, totalling \$5,700,000.

**Mr. Belsher:** Mr. Chairman, I am glad to know there is a safety net for them to get their job done. What vehicle do you have to make sure that you are getting value for your money so that it is not an open-ended cheque book, so to speak? I think we have a perfect example that is going on right now . . . It is ludicrous as to what is being done. I am not suggesting that you would fall into this trap, but yet you will not always be with us. What sort of a safety net is there in place so this cannot happen or should not happen?

[Translation]

responsable de l'avion, le pilote, et Transports Canada—pour qu'elle fasse parvenir leurs observations. Après une révision de l'ensemble de la documentation, nous rédigerons une version finale du rapport qui sera rendu public.

**M. Taylor:** Très bien. Y aura-t-il donc un rapport public après l'enquête?

**M. Deschênes:** Absolument. La loi en dispose d'ailleurs ainsi, elle l'exige.

**M. Taylor:** Très bien. Une autre question. Elle fait suite à certaines des questions de M. Forrestall. Personne ne sait quels accidents vont se produire d'ici trois ou quatre mois. Comment faites-vous vos prévisions budgétaires? Vous aurez des enquêtes à faire à propos d'accidents qui peuvent se produire en terrain accidenté, même dans les Rocheuses par exemple, ou au-dessus des océans. Multipliez-vous alors par deux la somme au moment où vous le savez, ou disposez-vous d'une formule qui vous permette de prévoir en gros les sommes dont vous aurez besoin?

**M. Deschênes:** Nos prévisions se fondent sur notre expérience passée, mais notre soumission au Conseil du trésor contient une formule provisoire qui nous permet de redemander des crédits dans certains cas bien particuliers. Supposons qu'il y ait un accident absolument exceptionnel qui coûte 100,000 ou 200,000 dollars, nous avons alors toujours la possibilité de nous réadresser au Conseil du trésor et de justifier notre demande de crédits. Nous avons toute une série d'exemples qui leur donnent une idée de ce que peuvent être les coûts des recherches et de l'enquête dans certains cas, lorsque par exemple nous ne pouvons plus parvenir jusqu'à l'appareil, ou qu'il nous faut sortir une épave et que cela coûte très cher. Cela est toujours possible.

**M. Taylor:** Oui. Ce sera tout, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor. M. Belsher.

**M. Belsher:** Merci, monsieur le président.

Dans la planification de votre budget qui nous est soumis, quelle est la partie qui correspond à un transfert du ministère des Transports, et quels sont les nouveaux crédits?

**M. Deschênes:** Du premier octobre au 31 mars il y a un transfert de 3,337,000\$ du budget des transports aériens; 296,000\$ viennent d'un autre crédit concernant ces mêmes transports aériens, le crédit 70; mais à proprement parlé nous avons soumis au Conseil du trésor un budget de 2,100,000\$, ce qui fait donc un total de 5,700,000\$.

**M. Belsher:** Monsieur le président, je suis heureux d'apprendre que l'on a prévu les cas exceptionnels et que des mesures sont prises pour y faire face. Mais comment faites-vous pour vous assurer que les sommes sont bien utilisées de façon judicieuse, et que vous n'êtes pas simplement là pour signer des chèques en blanc pour ainsi dire? Je pense à un exemple très précis qui nous donne en ce moment une idée . . . Des absurdités possibles. Je ne veux pas laisser entendre que cela risque d'être votre cas, mais enfin vous ne serez pas toujours là.

[Texte]

**Mr. Deschênes:** I am not exactly sure what you are referring to, but the estimates we have overall take into account ongoing work on an estimate of 500 to 700 accidents per year. From past experience we know the resources we need for that, plus incidents that have been added. This is a new thing, the investigation of incidents. There may have been a bit of guesswork about the number of incidents we will have to inquire about. We do not really have good past experience on it. But our budget does not include major amounts for big cases, as was mentioned by Mr. Taylor. If that were the case, we would go back to Treasury Board.

**Mr. Belsher:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Crofton. Then I am going to start switching in order to get Mr. Benjamin on the list.

**Mr. Crofton:** Thank you, Mr. Chairman.

• 1615

Mr. Deschênes, I would be interested in pursuing a little bit the interface between your board and the ministry. Anything that has to do with labour and management negotiations tends to be painted in colours that air safety is being hazarded; for instance, EPA or any of the other airlines may be having some ongoing difficulties; when one starts hearing stories about pilot stress and these sorts of things . . .

Just quoting from your outline document, you say:

A voluntary and anonymous reporting system is also being implemented in order to further be able to identify deficiency trends.

I would think it unlikely that you would want to be drawn backwards into any sort of management-labour disputes because this muddies the water; yet it would seem that there is a vehicle whereby attempts might be made to cause this to happen.

How do you intend to resolve these difficulties. Are these circumstances in which you would only be involved yourself if indeed the ministry asked you to, or what happens?

**Mr. Deschênes:** I do not think we will get involved at all in labour-management situations. If there is an accident which we investigate and some of the safety deficiencies—it is difficult to foresee that it could occur—are related to these circumstances, then we would have to comment on it, but as a result of the investigation of a specific occurrence. We would not otherwise get involved in labour-management problems of airlines or people like that. That would be most likely the role of Transport Canada if they have a role at all.

**Mr. Belsher:** Could I just pursue that slightly longer? Obviously, as part of your investigative staff, or the inquiries you might be making over a period of time, medical evidence will be involved; judgments might be made in the fullness of time about the health and capacity of crew at any point in

[Traduction]

Quelles sont donc les mesures de sécurité qui permettent d'éviter ce genre de dérapage?

**M. Deschênes:** Je ne sais pas exactement à quoi vous faites allusion, mais le budget est calculé en fonction d'un volume à peu près courant de 500 à 700 accidents par an. C'est l'expérience qui nous permet de savoir ce dont nous avons besoin pour notre travail, et à cela s'ajoutent les cas exceptionnels dont j'ai parlés. Cela est nouveau, et évidemment il y a un petit peu là de travail de devinette pour prévoir ces cas sur lesquels nous devons enquêter. Là-dessus notre expérience passée n'est pas encore très solide. Mais notre budget ne prévoit pas de sommes très importantes pour ces cas-là, comme M. Taylor l'a déjà dit. Si nécessaire, nous nous adressons alors au Conseil du trésor.

**M. Belsher:** Merci.

**Le président:** M. Crofton. Je vais peut-être interrompre l'ordre pour que M. Benjamin puisse apparaître sur ma liste.

**M. Crofton:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Deschênes, je voudrais encore creuser cette question des rapports entre votre bureau et le ministère. À chaque fois qu'il est question de négociations entre la partie patronale et les employés on parle de menaces à la sécurité aérienne; c'est peut-être ce qui se passe pour EPA ou d'autres compagnies aériennes; quand on commence à entendre toutes ces histoires sur la fatigue des pilotes et le reste . . .

Je vais maintenant citer un passage de votre mémoire:

Grâce à un système de rapports volontaires et anonymes nous pourrions mettre également en évidence certaines tendances qui risqueraient de devenir dangereuses.

Je ne pense pas probable que vous souhaitiez être à nouveau mêlé à des querelles entre la direction et les employés, car cela finit par brouiller les cartes; pourtant j'ai l'impression qu'il y a là l'occasion précisément d'en arriver là.

Comment avez-vous l'intention de résoudre ces difficultés. S'agit-il de cas où vous seul seriez appelé à intervenir, et ce sur demande du ministre?

**M. Deschênes:** Je pense que nous nous tiendrons complètement à l'écart des questions de rapports entre la direction et les employés. Pourtant, si l'enquête sur un accident nous amenait à conclure à certains manquements aux règles de sécurité—it est difficile de prévoir quoi que ce soit de ce genre—et que cela mette en cause les rapports en question, nous aurions évidemment à émettre un avis, mais uniquement suite à l'enquête particulière sur un accident. Sinon nous n'aurions rien à faire dans les problèmes de relations de travail des compagnies aériennes. Ce serait tout au plus à Transports Canada de s'en occuper.

**M. Belsher:** Est-ce que je pourrais encore poursuivre dans cette même veine? De toute évidence il vous arrivera d'avoir à recourir à des preuves de nature médicale lors de vos enquêtes; il arrivera par exemple que l'on ait besoin d'un avis sur la santé et les capacités de tel ou tel équipage à tel ou tel moment; et de

## [Text]

time; obviously from that may be further definition of what are the safe number of hours that a pilot might function under various conditions. This is why I suggest it might be difficult for you always to stay at arm's length from these kinds of discussions, and when you start receiving evidence by an anonymous means, clearly you would not just ignore it.

I presume that in some of these instances you would just refer to the Ministry of Transport and let them decide whether they wanted you to be involved or not. I presume that is how it would work.

**Mr. Deschênes:** A word about our anonymous reporting system. This is really to identify trends. These cases will not be investigated except if we find something very detrimental. People will report smaller incidents. That is what we expect from that system, which will be put into a data bank from which we will be able to draw conclusions.

Now, the question of being drawn into areas like duty time and things of that nature, possibly we may have to face it if we find in an accident, that there is a real problem of pilots' not being rested enough and this being detrimental to safety. Certainly if it is a safety deficiency identified, we will state so, but we will not get involved in a quarrel of labour-management, hopefully.

**Mr. Crofton:** Thank you.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, Mr. Deschênes, there were some news reports following the High River crash about airlines of the class and size of Wapity; that in an aircraft that is carrying 6, 8, 10 or 12 passengers there should have been two pilots instead of one. Has your board looked into that, or are there any kinds of orders out from your agency or the department regarding the sufficient crewing of what, I guess, one would have to call local airlines?

• 1620

**Mr. Deschênes:** Yes, I understand that one of our local investigators, or one of the investigators on site, made that comment at one point, but I think it is too early on to make a determination as to whether this is right or wrong. This is a very broad subject with major consequences, which, of course, we will be examining through public hearings and our subsequent research.

**Mr. Benjamin:** Mr. Deschênes, my experience, from being on this committee for the past several years, is that there is wholehearted support for having absolutely no compromise on safety, whether it is related to air, rail or anything else in transportation. On page 8 of your statement you say:

it is appropriate to comment on the tone and style of the Board's operation.

## [Translation]

toute évidence on en arrivera à partir de là à définir par exemple le nombre d'heures de vol exigibles d'un pilote. C'est ce qui m'amène à penser qu'il pourra parfois vous être difficile de rester à l'écart de ces querelles entre direction et employés, et même lorsque certains éléments de preuves vous auront été communiqués à titre anonyme, vous ne les laisserez pas tout simplement de côté.

Je pense que dans certains de ces cas vous en appellerez aux services du ministère des Transports, pour qu'ils prennent eux-mêmes leurs responsabilités. Je suppose que c'est la façon dont les choses fonctionneront.

**M. Deschênes:** Juste un mot sur ce système de rapports anonymes. Il s'agit en vérité de pouvoir repérer à temps certaines tendances. Et, sauf absolue nécessité, il n'y aura pas d'enquête. Il s'agit de petits incidents dont on nous tiendra au courant. C'est donc ce que nous attendons de ce nouveau système, qui nous permettra également de constituer une banque de données pour nos analyses.

Pour ce qui est de la question que vous avez posée à propos de notre intervention dans la définition des heures de vol exigibles par exemple, il se peut effectivement qu'à la suite d'un accident nous concluions que les pilotes étaient fatigués et que le manque de repos a nuit aux conditions de sécurité. S'il y a donc quelque chose à signaler dans ce sens nous le ferons, sans toutefois participer aux querelles entre la direction et les employés, espérons-le.

**M. Crofton:** Merci.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, monsieur Deschênes, d'après certaines communications de la presse faisant suite à l'accident de High River, et à propos de compagnies aériennes de la même taille et de la même catégorie que Wapity, il semblerait qu'un appareil transportant 6, 8, 10 ou 12 passagers devrait être confié à deux pilotes et non pas à un seul. Est-ce que votre bureau s'est penché là-dessus, avez-vous reçu des ordres à ce sujet, peut-être même du ministère, pour étudier cette question du nombre des pilotes à la disposition de ces petites lignes aériennes régionales, comme on pourrait sans doute les appeler?

**M. Deschênes:** Oui, l'un de nos enquêteurs sur place, si je ne me trompe, a mentionné cela à un moment ou à un autre, mais je pense qu'il est trop tôt pour en décider. C'est un sujet vaste et grand, que nous examinerons lors de nos audiences publiques et au cours de notre recherche.

**M. Benjamin:** Monsieur Deschênes, je sais que la tradition à ce Comité, où je siège depuis plusieurs années, est que l'on demande toujours de ne pas transiger sur les questions de sécurité, qu'il s'agisse de transport aérien, ferroviaire ou autre. Dans votre mémoire vous dites en substance:

Il convient de vous donner une idée du style et de la façon dont le bureau entend mener ses opérations.

[Texte]

And you say that you have tried to be businesslike. Have you thought about being consumer- and employee-like? That is my first question.

Secondly, in the bottom paragraph you say:

While recommendations are intended to advance aviation safety

Do you not think the word "intended" is unfortunate?

**Mr. Deschênes:** Yes.

**Mr. Benjamin:** If you only intend to advance aviation safety, you have compromised safety, have you not?

**Mr. Deschênes:** Yes, I agree with you that maybe the word should have been "made", "made to advance aviation safety", but our recommendations, hopefully, will succeed in that respect. The implementation of our recommendations, however, does not rest with us. It rests mostly with the Minister of Transport, who has to answer to us publicly. Let us say—which I do not foresee—that we were not satisfied with his answers; I think then we would come back before you gentlemen and express our concerns.

**An hon. member:** Hear, hear! I hope so.

**Mr. Benjamin:** You have no power to enforce your recommendations...

**Mr. Deschênes:** No, nothing except public opinion.

**Mr. Benjamin:**—should the Minister fail to...

**Mr. Deschênes:** As to the other aspect, our trying to be businesslike, here I was referring strictly to our request for funding from Treasury Board in these estimates.

**Mr. Benjamin:** Okay. You talk about the tone and style of the board's operation. You go on to say, in the last paragraph, that you will be thorough in your investigations and careful in the formulation of recommendations. But then you say:

While recommendations are intended to advance aviation safety, it is already recognized that they may place heavy burdens on various parties.

**Mr. Deschênes,** my experience in this committee over 16 years has been that every time there were recommendations regarding safety in other modes of transportation, we continually got the excuse from government and from the operators of the mode of transportation that, whether it was roller bearings or hotbox detectors or driving equipment, for example, on railroads, this was a heavy cost burden and could not be done immediately, no matter whether it jeopardized the safety of the public or employees. Are you not already compromising your mandate when you say that you recognize... heavy burdens? If the heavy burden is there because it will improve

[Traduction]

Vous dites aussi que vous avez essayé de fonctionner comme une entreprise commerciale. Vous êtes-vous également comparés au consommateur et à l'employé? Voilà ma première question.

Deuxièmement, dans un paragraphe en bas de page vous dites:

Bien que ses recommandations aient pour but de promouvoir la sécurité aérienne

Ne pensez-vous pas que l'expression «aient pour but» soit malvenue?

**M. Deschênes:** Si.

**M. Benjamin:** Si ça en reste à l'état d'intention je pense que la sécurité aérienne en sera compromise, ne le pensez-vous pas?

**M. Deschênes:** Si, peut-être que nous aurions dû utiliser le terme «soient conçues», «soient conçues pour promouvoir la sécurité aérienne», nous espérons néanmoins que nos recommandations seront acceptées et porteront leurs fruits. L'application de ces recommandations, toutefois, n'est pas notre affaire. Cela est du ressort du ministre des Transports, qui doit nous donner une réponse publique. Ajoutons que jusqu'ici ses réponses ne nous ont pas satisfaits, dans ce cas il se pourrait que nous ayons à revenir devant le Comité pour lui faire connaître nos préoccupations.

**Une voix:** Bravo! Bravo! Très bien.

**M. Benjamin:** Vous n'êtes pas responsables de l'application des recommandations...

**M. Deschênes:** Non, nous ne pouvons qu'émettre publiquement un avis.

**M. Benjamin:** ... et si le ministre n'arrivait pas...

**M. Deschênes:** Pour ce qui est de l'autre question, concernant notre tentative d'être rentables, je pensais de façon très précise à notre demande de crédit auprès du Conseil du Trésor dans le cadre de ce budget.

**M. Benjamin:** Très bien. Vous abordez la question du style et de la façon dont le bureau entend mener ses opérations. Ensuite vous dites, à la fin, que vous serez «minutieux dans vos enquêtes et prudent dans la formulation des recommandations». Puis, vous ajoutez:

«Bien que ses recommandations aient pour but de promouvoir la sécurité aérienne, il est déjà reconnu qu'elles pourraient représenter un fardeau additionnel pour différents groupes.

Monsieur Deschênes, cela fait 16 ans que je siège à ce Comité, et je sais qu'à chaque fois que des recommandations ont été formulées en matière de sécurité de transport, le gouvernement ou la société de transportation se sont toujours excusés—qu'il s'agisse, comme par exemple dans le domaine ferroviaire, de coussinets axiaux, de détecteurs de surchauffe ou de matériel de conduite—en invoquant les frais que cela entraînerait, pour reporter l'amélioration à faire, même si cela mettait en cause la sécurité des voyageurs ou des employés. N'êtes-vous pas en train de nuire à votre propre mission lorsque vous dites qu'un effort particulièrement lourd sera

[Text]

aviation safety, so be it. You cannot have it both ways at the same time.

• 1625

**Mr. Deschênes:** What I am stressing here, Mr. Benjamin, is the fact that we have to be serious in the use of our recommendation power; to be certain that our recommendations are right and will not create other accidents. Also, you know, you can be quite wild about recommendations; you could price all aircraft out of the market.

**Mr. Benjamin:** You would not do that.

**Mr. Deschênes:** That is what I am saying here. We have to be reasonable. For instance, in answer to a previous question, I do not think I would recommend immediately that we have the most modern airports in the 1,000 airports we have. The people of Canada could not afford it.

**Mr. Benjamin:** But if there is a jerkwater airline and somebody says that they should have two pilots instead of one, and that airline says it would put them out of business, which comes first, the passengers or that airline's being in business?

**Mr. Deschênes:** In that particular instance, if we came to that conclusion I do not think we would hesitate in recommending it.

**Mr. Benjamin:** If a major corporation—my experience with the railroads is bitter enough . . . a major airline—Air Canada, CP Air, or whoever . . . complained to you when you are carrying on your investigations about the heavy burden, to use your words, of your recommendations, does that not compromise the recommendations you feel have to be made in terms of aviation safety?

**Mr. Deschênes:** Not necessarily. It might mean in certain cases that maybe the way we have made the recommendation, it is too costly. Maybe we can accomplish the same purpose, after studying their comments, by a less costly resolution of the problem. Elsewhere you will also see that I say that we will not be timid in making those recommendations.

**Mr. Benjamin:** But then you are qualifying that by saying "but it will be careful to consider their effects". If you do not have the power to enforce your recommendations, then is not the onus on the Department of Transport or any other government agency. The onus is on them whether or not they are enforced. It is not on you. Therefore, I am happy that you will not be timid in making your recommendations, but why should you be concerned about their effects? You can give several options and then the onus is on someone else as to the enforcement of your recommendations or the implementation of them. Why should you qualify "not being timid" by "careful to consider the effects of those recommendations"? You know, which comes first, lives or the financial wellbeing of some airline?

[Translation]

exigé des parties concernées? Ce fardeau supplémentaire s'il permet d'améliorer la sécurité aérienne doit être accepté. On ne peut pas gagner sur les deux tableaux en même temps.

**M. Deschênes:** Ce sur quoi je veux mettre l'accent ici, monsieur Benjamin, c'est que nous ne devons pas mésuser de notre pouvoir de recommandation; nous devons nous assurer que celles-ci sont justifiées, et qu'elles ne risquent pas d'être à l'origine d'accidents supplémentaires. Par ailleurs, et comme vous le savez, si l'on n'y prend pas garde ces recommandations peuvent parfois arriver à faire monter le prix de tel ou tel appareil au point qu'il ne soit plus vendable.

**M. Benjamin:** Je ne pense pas que vous en arriviez là.

**M. Deschênes:** Voilà pourquoi j'en appelle à la raison. Ainsi, et pour répondre à une question qui a été posée tout à l'heure, je ne pense pas pouvoir recommander immédiatement des travaux de modernisation dans nos 1,000 aéroports canadiens. C'est une dépense que la Nation ne pourrait tout simplement pas s'offrir.

**M. Benjamin:** Mais dans le cas de telle ou telle petite compagnie aérienne, qui ferait faillite si l'on exigeait qu'elle ait deux pilotes par appareil au lieu d'un, que doit-on choisir? La sécurité des passagers ou la survie de la compagnie?

**M. Deschênes:** Je pense que dans cet exemple précis, si nous en arrivions à cette conclusion, nous n'hésiterions pas un seul instant dans notre recommandation.

**M. Benjamin:** Mais supposons qu'une des grandes compagnies—et je peux dire que dans le domaine ferroviaire mon expérience m'a laissé quelque peu amer—une de ces grandes compagnies comme Air Canada, CP Air ou autres, se plaint en invoquant les charges supplémentaires que lui impose vos recommandations, cela ne risque-t-il pas de compromettre la portée même de vos recommandations sur la sécurité aérienne?

**M. Deschênes:** Pas nécessairement. Il se peut effectivement que dans certains cas la façon dont nous avons conçu notre recommandation conduise à des charges trop importantes. On peut alors essayer, en tenant compte des observations qui nous sont transmises, de trouver une solution moins onéreuse au problème. Vous pouvez néanmoins lire ailleurs que nous ne seront absolument pas timorés dans la formulation des recommandations.

**M. Benjamin:** Mais vous revenez en quelque sorte un peu là-dessus en disant que le bureau sera toujours soucieux de tenir compte de l'effet possible de ces recommandations. Puisque vous n'avez pas la responsabilité de faire respecter vos recommandations, ou de les faire appliquer, cela revient au ministère des Transports ou à un autre organisme d'État. C'est à eux donc d'y veiller, et non à vous. Voilà pourquoi je suis heureux de lire que vous ne serez pas timorés, mais pourquoi vouloir absolument être préoccupés des effets possibles des recommandations? Libre à vous de donner plusieurs solutions, qu'il appartiendra ensuite à un autre organisme de faire appliquer. Vous dites que vous ne serez pas timoré, pourquoi revenir là-dessus ensuite en disant que vous tiendrez le plus grand compte des répercussions possibles des recommanda-

[Texte]

**Mr. Deschênes:** Clearly the lives and the property at stake come first, certainly. But what you are pointing out is that in some cases our recommendations might be general in nature. If we address general recommendations to Transport Canada, we state the problem and the various ways to correct it. We tell them that they have to find the best way to correct it and as fast as possible. Then the enforcement or their group would determine which is the best way and they would evaluate possibly the cost then, but on specific recommendations, if it is a question of saving lives, certainly there will be no compromise. Some of these recommendations, you know, have pros and cons and in those areas it is possible that we would consider their effects certainly. We also have to take into account, especially in the case of the small carrier and the northern parts of the country, that people need the service. If we price the small carriers out of business, then the people of Canada do not have the transportation they need.

**Mr. Benjamin:** That is an area that is not your responsibility, Mr. Deschênes. I want to say, Mr. Chairman, that this committee will be most supportive of anything and everything you do about aviation safety and of the recommendations you make.

• 1630

If you do have a problem with the ministry, or anyone else—or an airline—please ask to appear before this committee. We will be anxious to help.

**Mr. Deschênes:** Thank you for your offer.

**The Chairman:** Mr. Jourdenais.

**Mr. Jourdenais:** Merci, monsieur le président.

Étant nouveau, monsieur Deschênes, je voudrais vous poser une question. Il y a bien une heure que j'entends parler de prévention après l'accident. Est-ce que votre organisme s'occupe de prévention avant l'accident?

**Mr. Deschênes:** De deux façons. Lors d'un accident on identifie les manquements à la sécurité et on recommande les mesures correctives. Cela prévient la répétition du même accident en quelque sorte. Un des gros changements, dans cette nouvelle loi, consiste à enquêter sur les incidents qui ne sont pas encore des accidents. C'est de ce côté que j'attends le plus de progrès; on apprend des choses avant que l'accident n'arrive. On tente de les corriger avant que l'accident n'arrive.

**Mr. Jourdenais:** J'ai un cas particulier. J'aimerais intervenir surtout en rapport avec ce cas afin d'aider un de mes collègues qui n'est pas ici aujourd'hui. Il s'agit de la AIM Hélicoptère, propriété de la compagnie américaine de fer et métaux qui possède un permis d'Hélicoptère en plein centre du comté d'Hochelaga—Maisonnette, soit dans la cour des résidents de la rue Moreau. Ces gens subissent un grave préjudice à leurs droits et libertés. Peut-être, me direz-vous, que si le permis de la AIM Hélicoptère était suspendu, la compagnie subirait à son

[Traduction]

tions? Qu'est-ce qui prime ici? Les vies humaines ou la prospérité de telle ou telle compagnie aérienne?

**M. Deschênes:** De toute évidence les vies humaines, et les biens. Vous soulevez ici le problème de la nature parfois très générale des recommandations que nous pouvons transmettre à Transports Canada, par exemple, lorsque nous repérons un problème et que nous proposons diverses façons d'y remédier. Nous demandons alors au Ministère de trouver la meilleure façon de procéder, dans les meilleurs délais possibles. Le Ministère prendra la décision, fera appliquer certaines mesures tout en ayant éventuellement fait une évaluation des coûts; mais s'il est question de sauver des vies humaines, on ne transigera certainement pas. Mais lorsque les avis divergeront sur telle ou telle recommandation, il peut alors se faire que nous prenions en considération certains des effets possibles. Ainsi, dans le cas d'une petite compagnie, dans le Grand Nord par exemple, nous pourrions avoir à tenir compte du besoin que la population aurait de ce service. Si, suite à nos recommandations, tel petit transporteur devait se retirer des affaires, ce serait la population qui serait privée d'un mode de transport.

**M. Benjamin:** Mais cela n'est pas de votre ressort, monsieur Deschênes. Je tiens en tout cas à dire, monsieur le président, que ce Comité fera tout pour appuyer ce que vous ferez en matière de recommandations dans le domaine de la sécurité aérienne.

Si vous avez des problèmes avec le ministère, une société aérienne ou tout autre groupe, n'hésitez pas à demander de comparaître devant le Comité. Nous tiendrons à vous aider.

**M. Deschênes:** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Jourdenais.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman.

As a new Member of Parliament, I have a question I would like to ask you, Mr. Deschênes. For about an hour now I have been hearing you talk about prevention after accidents occur. Does your board try to prevent accidents before they occur?

**Mr. Deschênes:** Yes, in two ways. When an accident occurs, we identify breaches of safety, and we recommend corrective action. This ensures that the same accident will not recur. One of the major changes in the new legislation is that we can investigate incidents which are not yet accidents. This is where I expect that we will achieve the most progress: We learn about situations and try to correct them before accidents occur.

**Mr. Jourdenais:** I would now like to refer to a specific case to assist one of my colleagues who is not here today. The case involves the AIM Helicopter, which is owned by an American iron and metal company, which has a helicopter license right in the middle of the Hochelaga-Maisonnette riding, in fact in the yards of the people who live on Moreau St.. The rights and freedoms of these individuals are being seriously impaired. Perhaps you will tell me that if the AIM Helicopter license were withdrawn, the company's freedom would also be impaired.

## [Text]

tour un préjudice à sa liberté. Mais encore, comme monsieur vient de le dire, faudrait-il poser la question: Quand commence la liberté de l'un et de l'autre? Jusqu'où ira la liberté de l'autre quand il y a des vies d'impliquées?

Ma correspondance avec un ex-ministre des transports mentionne que les critères doivent correspondre à la sécurité de l'hélicoptère. Mais ces critères oublient la sécurité des citoyens. Avez-vous imaginé, s'il arrivait un malheur, qu'un hélicoptère tombe sur une maison près de l'Héliport. Quel désastre ce serait s'il y avait des vies perdues? Les citoyens sont privés de la jouissance de leurs lieux. Ils sont pris en otages par un permis d'héliport brisant une tranquillité que l'ex-gouvernement n'a pas su protéger. L'hélicoptère sert uniquement pour les loisirs du propriétaire et certains de ses déplacements d'affaires. L'hélicoptère décolle et atterrit la nuit apparemment, alors qu'il ne devrait atterrir que le jour. La règle exigeant que les décollages et les arrivées se fassent obligatoirement de l'ouest, n'est pas toujours respectée. Il semble que la compagnie AIM abuse de son permis avec ses nombreux départs et arrivées. Les enfants ont un accès facile au terrain de l'héliport.

Donc, serait-il possible que votre organisme étudie ce dossier et en vienne peut-être à une entente avec la A.I.M.? Peut-être que la piste pourrait être plus éloignée des maisons, comme sur ce plan qu'il vous sera possible de voir tout à l'heure. Ou peut-être qu'on devrait simplement leur enlever leur permis, parce qu'ils atterrissent en plein centre d'une ville, en plein centre d'un comté.

**M. Deschênes:** Malheureusement, monsieur Jourdenais, je dois vous répondre que dans ce cas, nous n'avons pas juridiction. Il ne s'agit pas d'un fait aéronautique sur lequel on pourrait enquêter, d'un accident ou d'un incident. C'est un cas que vous devriez porter à l'attention du ministre des Transports. C'est lui qui émet les permis.

**M. Jourdenais:** Puis-je poser une question? Qui émet les permis d'héliport?

**M. Deschênes:** C'est le ministère des Transports.

**M. Jourdenais:** C'est directement lui, ce n'est pas un organisme ou un comité?

**M. Deschênes:** Non. C'est le Ministère lui-même.

**M. Jourdenais:** Très bien, merci. Vous avez bien répondu, je vous remercie.

**Mr. Mantha:** I want to thank you people for coming out. I want to let you know that I am a rookie and I will just ask you light questions.

When you say full-time directors, what are you talking about? What is their responsibility? There are seven—is that correct? You gave us those a while ago.

**Mr. Deschênes:** Six full time and one part time.

**Mr. Mantha:** What are their duties?

**Mr. Deschênes:** What are their responsibilities? First, they have to train themselves continuously to keep aware of the

## [Translation]

However, we must come back to the question that was just asked: Where do you draw the line between the freedom of one group and that of another? How far do you go with freedom when lives are at stake?

In my correspondence with a former Minister of Transport, I was told that the criteria involved the safety of the helicopters. But these criteria do not take into account the safety of the people who live in the area. Can you imagine what would happen if a helicopter were to crash on a house near the heliport? Lives could be lost. The people in this area are being deprived of their right to enjoy their premises. Because of this heliport license, they are hostages. The former government was not able to protect their right to a peaceful life. The helicopter is used only for the owners pleasure and some business trips. It takes off and lands at night apparently, whereas it is only supposed to land during the day. The rule that take offs and landings should always be made from the west is not always observed. Apparently the AIM company is abusing its permit in the number of take offs and landings it makes. In addition, children can easily get into the heliport field.

Could your agency study this matter and perhaps come to some agreement with the AIM company? Perhaps the field could be moved further away from the houses, as is indicated in this map that you may look at later. Or perhaps the company should simply have its license removed, given that it is landing right in the middle of the city and right in the middle of a riding.

**Mr. Deschênes:** Unfortunately, Mr. Jourdenais, I must tell you that we have no jurisdiction in this matter. This is not an aviation occurrence, an accident of an incident that we could investigate. You should draw this matter to the attention of the Minister of Transport. His department issues the licenses.

**Mr. Jourdenais:** May I ask a question? Who issues heliport licenses?

**Mr. Deschênes:** The Department of Transport.

**Mr. Jourdenais:** Does the department do so directly, or is it done by an agency or a committee?

**Mr. Deschênes:** No, the department itself issues the licenses.

**Mr. Jourdenais:** Fine, thank you. You have answered my question and I thank you.

**M. Mantha:** Je tiens à remercier nos témoins d'être venus. Puisque je suis nouveau député, je vais simplement vous poser des questions faciles.

Quelles sont les responsabilités des directeurs à temps plein? Il y en a sept, n'est-ce pas? Vous en avez parlé tout à l'heure.

**M. Deschênes:** Il y a six directeurs à temps plein, et un directeur à temps partiel.

**M. Mantha:** Quelles sont leurs responsabilités?

**M. Deschênes:** Ils sont d'abord responsables de se tenir constamment au courant, du moins de façon générale, des

[Texte]

developments in aeronautics, boat systems, aircraft engines—that is, generally.

• 1635

But their work consists in reviewing and analysing accident reports, or draft accident reports, brought forward before us by the investigators; of which there will be, we estimate, with incidents, about 1,800, let us say. You can estimate eventually we will review 10 reports per day. I can assure you it is quite a difficult and long process, especially in view of the requirements of the act not to assign or determine liability. We have to ensure that they are totally factual, complete, and absolutely objective, and then develop the recommendations.

**Mr. Mantha:** When these people were appointed, this board or this directory—how do they go about it? Were there applications or were they appointees or something?

**Mr. Deschênes:** They are appointed by the Governor in Council.

**Mr. Mantha:** By the Governor in Council; with recommendations from . . . ?

**Mr. Deschênes:** Normally I imagine the Minister of Transport.

**Mr. Mantha:** Being that you are doubling up on the services, why should Canadians pay to your budget as well as the armed forces budget—the military? Why can we not just disband yours, or why can we not combine your two the way we are . . .

**Mr. Deschênes:** Budget-wise, I imagine if we were to take over the military, we would also have to acquire their budget.

**Mr. Mantha:** We go the other way around. Let us take the easy way. Be sensible about it. I am asking an honest question. Why are we paying you your budget for your crew as well as paying the armed forces to do their own investigations?

Personally I cannot see it. I think what we should do possibly is look into . . . I want to know, in your thoughts, why are we duplicating the services, at a great expense?

**Mr. Deschênes:** I am not sure there is duplication.

**Mr. Mantha:** You say the military do their own. We are doing our own. You have to sell me on that, because I am not convinced.

**The Chairman:** Mr. Mantha, you are entitled to ask any questions, but the reality is that the debate on that issue really took place—and it was quite a debate, over a long period of time—Mr. Forrestall and private members' bills. But Mr. Deschênes can I guess answer; he is quite competent to answer the questions. But he is not here really to justify the act. The act went through this committee and went to the House, and there is a law of the land. Now we are here today and it really is the first kick at the can to see how they are going to carry out the mandate given them by Parliament. Actually the real time for your questions—although continue to ask them

[Traduction]

développements dans le domaine de l'aéronautique, les systèmes de navires et les moteurs d'avions.

Mais leur travail consiste à étudier et à analyser les rapports d'accidents, ou à les rédiger, d'après les renseignements qui nous ont été transmis par les enquêteurs. Ces rapports, incidents compris, sont au nombre de 1,800 environ. On peut facilement tabler sur l'étude de 10 rapports par jour. C'est un processus long et difficile, je vous assure, puisqu'il faut respecter les dispositions de la loi qui stipule qu'aucune responsabilité ne doit être déterminée. Nous devons veiller à ce que ces rapports exposent les faits, à ce qu'ils soient complets et entièrement objectifs pour que nous puissions ensuite formuler les recommandations qui s'imposent.

**M. Mantha:** De quelle façon ces membres ont été nommés? Avez-vous reçu des demandes ou ont-ils été nommés?

**M. Deschênes:** Ils ont été nommés par le Gouverneur en conseil.

**M. Mantha:** Par le Gouverneur en conseil. Qui les a recommandés . . . ?

**M. Deschênes:** Je suppose que c'était sur recommandation du ministre des Transports.

**M. Mantha:** Puisque vos services se recoupent, pourquoi les Canadiens devraient-ils financer vos activités ainsi que celles des Forces armées? Pourquoi ne pas supprimer votre bureau ou alors regrouper les deux services . . .

**M. Deschênes:** Si nous devons reprendre en main les activités des Forces armées en matière de sécurité aérienne, nous devrions également reprendre leur budget.

**M. Mantha:** Mais il existe un autre moyen. Soyez sensé. Je vous pose une question tout à fait franche. Pourquoi devrions-nous financer vos activités et celles des Forces armées pour que chacun puisse faire sa propre enquête?

Pour ma part, je n'en vois pas l'utilité. Pourquoi, à votre avis, ces services se recoupent-ils, et ce, à grands frais?

**M. Deschênes:** Je ne suis pas sûr qu'ils se recoupent.

**M. Mantha:** Vous dites que les Forces armées font leur propre enquête. Et vous faites la vôtre. Expliquez-moi pourquoi, car je ne comprends pas.

**Le président:** Monsieur Mantha, vous êtes en droit de poser n'importe quelle question, mais le fait demeure que ce débat a déjà eu lieu grâce à M. Forrestall et au dépôt des propositions de loi et je puis vous assurer que ce débat a été houleux et long. Mais je suppose que M. Deschênes peut y répondre; il a toutes les compétences voulues pour le faire. Mais il n'est pas ici en réalité pour justifier la loi. Celle-ci a été examinée par ce Comité, a ensuite été adoptée par la Chambre et est devenue loi. Nous sommes de retour ici aujourd'hui et c'est en fait la première occasion qui nous est donnée de voir comment ce mandat qui leur a été donné par le Parlement, sera exécuté. Vous pourrez toujours continuer de poser des questions

*[Text]*

today—is when they come back having really been in operation. They are really still getting set up.

**Mr. Mantha:** This is something new, is it?

**The Chairman:** This is brand new. You were not here before noon when he made his statement. This is the first time they have come, and they really are here almost on an interim basis, because they are just getting people in place, as I understand it.

**Mr. Mantha:** Right, okay.

**The Chairman:** Go ahead and ask questions. But for your clarification, there is an act and it is very recent and it went through this committee last year and it took a long time to get through. Many of the questions you ask are right on point, but they were resolved . . .

**Mr. Mantha:** I was not here last year, and it is a new government. I just want to know—we rookies want to know—why are we going with this?

**The Chairman:** I have a couple of questions on that too, but . . .

**Mr. Mantha:** I will step aside.

**The Chairman:** No, no, keep going. You are within your time.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the hon. member has asked an excellent question, because it was raised when the bill was before the committee. The Aviation Safety Board should be empowered to conduct investigations, not only for civil aircraft but armed forces. We tried to get that through in the committee under the previous government. It is a good question he has asked.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, it is a darned good question, but we are here on estimates, we are not here on legislation. But as far as I am concerned, all of you can ask any general questions you want at this particular cosy stage before Christmas.

**Mr. Mantha:** Is that a warning of things to come, Mr. Chairman?

Just a final touch—I will go by you, Mr. Chairman; you are with us. I just want to say in closing that I cannot see it; I hope it does not go through. I hope it comes back so we can have another kick at the cat, because we are duplicating public funds. Why would the other government go for this? This is why the country has changed to us for guidance. Am I making that clear to you?

• 1640

**Mr. Benjamin:** You ask that in the main estimates in March.

**The Chairman:** Madam Bourgault.

*[Translation]*

aujourd'hui, mais ces questions-là devraient être posées lorsque le bureau aura exercé ses activités pendant un certain temps car pour le moment les travaux préparatoires ne sont pas terminés.

**Mr. Mantha:** Ce bureau vient d'être créé, n'est-ce pas?

**Le président:** Tout juste. Vous n'étiez pas ici avant le déjeuner lorsque M. Deschênes a présenté son exposé. C'est la première fois que ce bureau comparait devant nous et de toute façon rien n'est fait car tout le personnel n'a pas encore été nommé, si mes renseignements sont exacts.

**M. Mantha:** Très bien.

**Le président:** Mais vous pouvez continuer à poser des questions. Mais pour votre gouverne, la Loi portant création de ce bureau est très récente; le projet de loi a été étudié par ce Comité l'année dernière, étude qui a mis un certain temps. Vous avez raison de poser ces questions, mais elles ont déjà été abordées . . .

**M. Mantha:** Je n'étais pas ici l'année dernière, et ce gouvernement vient d'arriver au pouvoir. Nous, débutants, voulons savoir pourquoi ces services se recourent?

**Le président:** J'aurais deux questions à poser là-dessus également, mais . . .

**M. Mantha:** D'accord, je cède mon tour.

**Le président:** Non, non, allez-y. Vous n'avez pas encore épuisé votre temps de parole.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, l'honorable député a posé une excellente question qui a été soulevée lorsque le Comité étudiait le projet de loi. Le Bureau de la sécurité aérienne devrait pouvoir non seulement enquêter sur les accidents survenus à des avions civils mais également à des avions militaires. C'est ce que nous avons demandé sous le gouvernement précédent. La question qu'il a posée est excellente.

**Le président:** Monsieur Benjamin, je suis tout à fait d'accord avec vous, mais nous sommes ici pour étudier les prévisions budgétaires et non pas un projet de loi. Mais pour ma part, vous pouvez tous poser toutes les questions que vous voulez en cette période relativement tranquille avant Noël.

**M. Mantha:** Les choses vont-elles se détériorer ensuite, monsieur le président?

Mais monsieur le président, je voudrais simplement vous dire, en conclusion, que je n'en vois pas l'utilité, j'espère que les choses n'en resteront pas là. J'espère qu'on aura une autre occasion de poser des questions, car il s'agit d'un dédoublement de dépenses. Pourquoi l'autre gouvernement a-t-il accepté cela? C'est la raison pour laquelle la population canadienne nous a mis au pouvoir. Me fais-je bien comprendre?

**M. Benjamin:** Posez la question lors de l'étude du Budget principal au mois de mars.

**Le président:** Madame Bourgault.

[Texte]

**Mme Bourgault:** Monsieur le président, mon intervention sera similaire à celle de mon collègue dans un certain sens. En écoutant tout cela, je me demandais quelle était l'apport de ce bureau-là à la Gendarmerie royale du Canada, par exemple, qui fait même des enquêtes, et aux Forces armées canadiennes en période de crise. Vous savez ce qui se passe à la Chambre des communes: on nous répète de tous côtés de couper des budgets importants. Il me semble qu'on fait du dédoublement. C'est évident. C'est la quatrième séance de comité à laquelle j'assiste aujourd'hui, et on voit qu'il y a des choses qui sont sensées alors que pour d'autres, il y a évidence de double dépense des fonds publics.

Je voulais porter cela à l'attention du Comité. Je sais que des débats ont déjà eu lieu, mais tout de même, comme nouveau gouvernement, comme nouveaux arrivés, on ne peut pas tout changer du jour au lendemain. Mais on trouve que cela coûte cher. J'en suis à mon quatrième comité, monsieur le président, et j'entends toujours parler de cinq millions, de six millions, alors qu'on est encore à mettre en doute les soins de santé.

Maintenant, je voudrais poser une question à M. Deschênes. On parle de la sécurité aérienne, on parle accidents. J'imagine que vous faites plus souvent allusion aux accidents de petits avions pouvant transporter de deux à six personnes. Finalement, des gros avions, il ne s'en écrase pas tous les mois au Canada. On n'a pas tant d'accidents importants que cela, il me semble. Selon vos études, les accidents de petits avions représentent quel pourcentage des accidents? Il me semble que c'est évident que c'est cela.

Aussi, en ce qui concerne la prévention, avez-vous un rôle à jouer au niveau des cours donnés aux pilotes en vue prévenir des accidents aériens? Aussi, avez-vous vos entrées chez les constructeurs d'avions? Avez-vous, par exemple, à la suite d'accidents ou d'incidents, fait des rapports sur une défectuosité mécanique? Est-ce que votre organisme a ses entrées chez les transporteurs?

J'ai une autre question à vous poser. Il y a eu une entente en ce qui concerne des essais d'avions à Mirabel. Je vous garantis que cela n'était pas très sécuritaire pour la population, parce que les avions volaient à très faible altitude. Est-ce qu'on vous a consultés à ce sujet?

Il y a peut-être plusieurs questions en une, mais voilà, c'est ce que j'avais à dire.

**M. Deschênes:** Commençons par les constructeurs d'avions. Evidemment, on peut les influencer par le biais de nos recommandations. Si nous découvrons un défaut mécanique ou un défaut de construction, nous l'identifions et nous pouvons même aller jusqu'à dire que cet avion-là ne doit plus voler et dire à Transports Canada: Vous devez le clouer à terre et lui enlever son certificat de sécurité. Cela peut aller jusque là.

En ce qui concerne les cours aux pilotes, notre seule action se fait au niveau des recommandations. Nous ne donnons pas de cours aux pilotes, mais nous pouvons recommander des cours spécifiques, comme nous l'avons fait dans notre première recommandation, à la suite de l'accident de Cincinnati, de donner des cours très précis au personnel de bord, aux agents

[Traduction]

**Mrs. Bourgault:** Mr. Chairman, my remarks are somewhat similar to those made by my colleague. I have been listening to what has been said, and I was wondering whether this board works with the Royal Canadian Mounted Police, which also conducts investigations, and with the Canadian Armed Forces. This is a period of economic restraint and you know what is going on in the House of Commons: We are being told on all sides to cut back. I think this is a duplication. This is quite clear. This is the fourth committee meeting I have been at today, and it is apparent that while some things are reasonable, others involve duplicate spending of public funds.

I wanted to draw this to the committee's attention. I know that there have already been debates on this, but we cannot, as a new government, change everything overnight after all. The cost of these programs does seem to be high. As I said, this is my fourth committee, Mr. Chairman, and figures like \$5 million and \$6 million are constantly being bandied about and this at a time when there are doubts about our health care services.

I would like to ask Mr. Deschênes a question. We have heard talk of air safety and accidents. I imagine you are referring particularly to accidents involving small aircraft for two to six passengers. Because after all, there are not major air crashes in Canada every month. I do not think there is many accidents as all that. What percentage of the accidents you study involve small aircraft?

I would also like to ask a question about prevention. Is it your job to provide training for pilots so as to prevent accidents? I would also like to know whether you deal with aircraft manufacturers? Have you reported on mechanical defects following accidents or incidents? Does your board deal with the carriers?

I would like to ask another question as well. An agreement was signed regarding aircraft testing at Mirabel. I can assure you that this is not very safe for the people in the area, because the planes were flying very low. Were you consulted on this matter?

I may have combined a number of questions there, but that is what I had to say.

**Mr. Deschênes:** Let us begin with the aircraft manufacturers. It goes without saying that we can have an influence on them through our recommendations. If we discover a mechanical defect or a manufacturing defect, we identify it and we can even go so far as to say that the aircraft should be grounded and to recommend that Transport Canada remove its safety certificate. We can go as far as that.

As far as pilot training goes, the only thing we can do is make recommendations. We cannot provide courses for pilots, but we can recommend that they take specific courses, as we did in our first recommendation following the Cincinnati accident. We recommended that the cabin crews be given very specific courses on what to do in case of a fire on a plane.

[Text]

de bord, de leur enseigner comment agir et quoi faire en cas d'incendie à bord.

Pour ce qui est de la proportion d'accidents chez les petits transporteurs et les avions privés, il est certain qu'elle est considérable. Pour ce qui est des accidents qu'on appelle majeurs, mais qui ne comportent pas toujours de décès, en 1983, on en a eu environ 15, je crois. Ces accidents importants n'ont pas tous causé des décès, mais cela aurait pu être le cas. Par exemple, un avion de *Pacific Western Airlines* a pris feu à Calgary; heureusement, tous les passagers ont pu être évacués, avec de légères blessures. C'est le genre d'enquête que nous devons faire, pour ne pas que cela se répète, évidemment.

• 1645

**Mme Bourgault:** Monsieur Deschênes, comme le disait tout à l'heure mon collègue d'en face, on s'intéresse toujours à la question de la sécurité des Canadiens et des Canadiennes. Maintenant, vous n'avez pas tout à fait répondu à ma question concernant le double travail que vous faites par rapport à celui de la Gendarmerie royale et à celui des Forces armées canadiennes.

**M. Deschênes:** Est-ce que je peux vous parler des autres systèmes d'enquête? La Gendarmerie royale, par exemple, n'interviendra pas dans le type d'enquête qu'on fait. Seuls, nous avons la responsabilité de faire des enquêtes pour déterminer les causes d'accidents. La Gendarmerie royale peut intervenir et tenir sa propre enquête s'il y a soupçon de crime, ce qui constitue un autre genre d'enquête. On ne peut pas les en empêcher. Pour ce qui est des Forces armées, eh bien, on est à la disposition du Parlement; s'ils veulent nous donner juridiction, on acceptera.

**Mme Bourgault:** Mais vous reconnaissez qu'il y a double dépense des fonds publics dans ce cas-là?

**M. Deschênes:** Non, non, pas du tout, car les objectifs à atteindre sont totalement différents. Si la Gendarmerie royale veut faire une poursuite criminelle pour réprimer le crime, c'est une chose. Nous, nous nous occupons de la sécurité des passagers et des gens qui utilisent le système de transport aérien. C'est notre seul objectif. Ce n'est pas l'objectif de la Gendarmerie royale.

**Mme Bourgault:** La structure des salaires des directeurs, est-ce relatif à tout cela? Dans le rapport, on dit qu'il y a tant d'années-personnes qui sont réparties dans tous les bureaux. Le plus gros de votre budget va aux salaires, n'est-ce pas?

**M. Deschênes:** Oui, aux ressources humaines.

**Mme Bourgault:** On voit ici la structure du bureau des directeurs qui compte sept ou huit membres permanents. Combien ces personnes gagnent-elles par année environ? Donnez-moi une petite idée...

**M. Deschênes:** Tout cela relève des normes générales du gouvernement, comme dans le cas de toutes les catégories d'employés. Ces personnes sont classées GIC-4, je crois. A

[Translation]

There is no doubt that the percentage of accidents involving small carriers and private planes is quite high. In the case of what we call major accidents, which do not always involve deaths, there were some 15 in 1983, I believe. These accidents did not always cause deaths, but they could have. For example, a Pacific Western Airlines plane caught fire in Calgary. Fortunately, all the passengers were evacuated, and only slight injuries were suffered. This is of course the type of situation we would have to investigate, to ensure that it did not recur.

**Mrs. Bourgault:** Mr. Deschênes, as my colleague opposite said earlier, we are always interested in the question of the safety of Canadians. You have not answered my question regarding the duplication involved in the work done by your board, that done by the RCMP and that done by the Canadian Armed Forces.

**Mr. Deschênes:** I would like to comment on the other investigative mechanisms. The RCMP, for example, would not be involved in the type of investigation that we conduct. We are the only body that has the authority to investigate the causes of accidents. The Royal Canadian Mounted Police may intervene and conduct its own inquiry if there is a suspicion of crime, but this is a different type of investigation. Of course, we can not stop them from conducting an investigation of this type. As far as the Armed Forces go, we are in Parliament's hands. If it decides to give us jurisdiction over their accidents as well, we would accept it.

**Mrs. Bourgault:** But do you recognize that there is a duplication of expenditure of public funds then?

**Mr. Deschênes:** No, not at all, because the objectives are completely different. If the RCMP wants to launch a criminal prosecution to repress crime, that is one thing. We deal with the safety of passengers and all people using the air transport system. That is our only objective. That is not the RCMP's objective.

**Mrs. Bourgault:** Is the salary structure of the directors relative to all this? We read in the report that there are so many person years distributed among all the various offices. The largest part of your budget goes to pay salaries, does it not?

**Mr. Deschênes:** Yes, it is spent on human resources.

**Mrs. Bourgault:** I see here that you have seven or eight permanent directors. About how much do these people earn a year? Could you give me some idea...

**Mr. Deschênes:** These salaries are determined in accordance with general government standards, just as in the case of all categories of employees. These individuals are classified as

[*Texte*]

moins que je fasse erreur, elles gagnent environ 62,000 ou 63,000 dollars.

**Mme Bourgault:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Merci, madame.

We have a little problem. Mr. Angus has been here all afternoon and he put his name down; then I have Mr. Tobin. I think that is the fair way to do it. If Mr. Angus had gone out of the room for one minute, Mr. Tobin, I would call upon you because you had other duties, but Mr. Angus has been diligent and he was here at 3.30 p.m. He did indicate he wanted to go on the second round over an hour ago.

So it is Mr. Angus and Mr. Tobin to complete the second round of 10 minutes. Thereafter, we are five minutes. But before that, I would like to ask a couple of questions—and Mr. Mantha may be ready to kick me in the shins because it is a little on his point—that is, if they are not covered by Mr. Angus and Mr. Tobin.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, thank you. I will not be very long.

I just want to bring to your attention if you have not already seen it, Mr. Deschênes, the summary report of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission on the adequacy of air services in northern and remote areas. There is a couple of recommendations in there that relate to air safety, one of which I have already covered in a general way in the previous ones, but I would just like to read one into the record and ask that you advise your investigators of it and ask them to keep it in mind when they are dealing with accidents in the north.

It says:

In the interests of safety for the travelling public, the panel recommends that air carriers, in conjunction with the Aviation Safety Bureau, commit themselves to ensuring that in-flight emergency information, where applicable, be readily available on the aircraft in the appropriate native people's language.

I gather it has been determined that would be a fairly major problem in remote areas of the north and in northwestern Ontario as well; that is, what to do in the case of emergency if you cannot understand the stewardess, if you have one, or how to get out of the plane.

**Mr. Benjamin:** Or the pilot.

**Mr. Angus:** Or the pilot. One technical thing. You mentioned the central region is based out of Winnipeg and the Ontario region is out of Toronto. Where is the dividing line?

[*Traduction*]

GIC-4s, I believe. Unless I am mistaken, they earn about \$62,000 or \$63,000.

**Mrs. Bourgault:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mrs. Bourgault.

Le président a un petit problème. M. Angus est ici depuis le début de la réunion et il s'est inscrit au deuxième tour; il y a également M. Tobin qui a demandé de prendre la parole. Si M. Angus était sorti pendant une minute, monsieur Tobin, je vous aurais donné la parole, parce que vous aviez d'autres engagements. Cependant, étant donné que M. Angus était là à 15h30, je vais lui donner la parole le premier. Il m'a dit, il y a plus d'une heure, qu'il voulait prendre la parole au deuxième tour.

On va donc finir le deuxième tour de questions de 10 minutes avec M. Angus, puis M. Tobin. Ensuite, nous passerons au tour de cinq minutes. Avant de passer au troisième tour, j'aimerais poser quelques questions moi-même. M. Mantha sera peut-être un peu mécontent, car je reprends un peu ses questions. Peut-être que je n'aurai pas à les poser, de toute façon, si M. Angus ou M. Tobin les pose.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Je n'en ai pas pour longtemps.

Je voulais simplement attirer l'attention de M. Deschênes sur le résumé du rapport du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports au sujet des services aériens dans les régions éloignées et du Nord. Ce rapport contient plusieurs recommandations au sujet de la sécurité aérienne, et j'ai déjà fait allusion à une de ces recommandations, de façon générale, dans mes questions précédentes. Je voudrais lire une des recommandations et vous demander de dire à vos enquêteurs d'en tenir compte lorsqu'ils font des enquêtes sur les accidents qui ont lieu dans le Nord.

La recommandation se lit comme suit:

Dans l'intérêt de la sécurité du public voyageur, le comité recommande que les transporteurs aériens, en collaboration avec le Bureau de la sécurité aérienne, s'engagent à s'assurer que les renseignements d'urgence soient disponibles dans les avions dans les langues autochtones appropriées.

Je crois savoir qu'on estime qu'il s'agit là d'un problème important dans les régions éloignées du nord et du nord-ouest de l'Ontario; c'est-à-dire, qu'est-ce qu'on fait en cas d'urgence si on ne comprend pas l'hôtesse, s'il y en a une, qui vous explique comment sortir de l'avion.

**M. Benjamin:** Ou le pilote.

**M. Angus:** Ou le pilote. Un détail technique. Vous avez dit que la base pour la région centrale est à Winnipeg et que pour la région de l'Ontario, elle se trouve à Toronto. Où se trouve la frontière entre ces deux régions?

• 1650

**Mr. Deschênes:** The same lines as the air administration, if I remember correctly. Maybe Mr. Johnson can complete that.

**M. Deschênes:** Si je me souviens bien, c'est la même frontière que pour l'administration aérienne. M. Johnson

[Text]

The office out of Winnipeg does cover some part of northern Ontario.

**Mr. K. Johnson:** It does in northwest Ontario, approximately to a line that goes north and south through Thunder Bay.

**Mr. Angus:** Through Thunder Bay as opposed to Wawa?

**Mr. K. Johnson:** Yes.

**Mr. Angus:** The final point. We have talked a bit about costs. Do you as a matter of course, at the end of an investigation, provide a specific accounting as to the cost of that single investigation? Do you have the procedures in place through which you automatically track that?

**Mr. K. Johnson:** For the very small accidents we do not. We started about a year and one-half ago to track the individual costs of the very large accidents and as we are developing our administrative capability we are bringing that down into the smaller ones.

**Mr. Angus:** What is your differentiation between small and large? By small do you just mean incidents?

**Mr. K. Johnson:** By small we would generally be referring to the small flying club type of airplane or the privately operated airplane that carries two, three or four people.

**Mr. Angus:** But eventually you will get to that.

**Mr. K. Johnson:** Yes, we will.

**Mr. Angus:** Okay. Thank you, Mr. Chairman. That is it for me, and I do not want to be on the fourth round.

**The Chairman:** That was a very good precedent and I hope we can continue. Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to congratulate the chairman today on the evolution of the Canadian Aviation Safety Board. I think it is an important first in Canada. Without casting any judgment on the value to this point, when we see the costs and the time that have been taken so far on the Gimli investigation, I think it is critical that in the future—I presume I am right—this kind of activity would be undertaken by you and your associates. Just a short answer: is that correct?

**Mr. Deschênes:** Yes. We would handle these inquiries ourselves and if we determined that a public inquiry should be held, hopefully we can do it much faster through the process we have determined by way of regulations. I could not guess how long Gimli would have taken, but for instance the two public inquiries we have ordered, the one with respect to Fort Franklin and Air Nahannie and the Wapiti accident at High Prairie, hopefully we can conclude each one within a week. Now, this does not preclude the Governor in Council ordering a royal commission of inquiry in any event.

[Translation]

pourrait peut-être compléter cette réponse. Le bureau de Winnipeg s'occupe d'une partie du nord de l'Ontario.

**M. K. Johnson:** Ce bureau couvre le nord-ouest de l'Ontario, suivant une frontière allant approximativement du nord au sud et traversant Thunder Bay.

**M. Angus:** Thunder Bay, plutôt que Wawa, n'est-ce pas?

**M. K. Johnson:** Oui.

**M. Angus:** Une dernière question. Nous avons parlé brièvement des coûts. À la fin d'une enquête, fournissez-vous automatiquement une comptabilité relative aux coûts de ladite enquête? Les procédures existent-elles pour vous permettre de faire ce calcul?

**M. K. Johnson:** Nous ne le faisons pas pour les très petits accidents. Il y a environ un an et demi, nous avons commencé à calculer le coût individuel des enquêtes sur les très gros accidents, et à mesure que nous mettons sur pied les mécanismes administratifs nécessaires, nous le faisons également pour les petits accidents.

**M. Angus:** Comment faites-vous la différence entre les gros et les petits accidents? Par petits, désignez-vous seulement les incidents?

**M. K. Johnson:** Lorsque nous parlons de petits accidents, nous faisons généralement allusion aux accidents impliquant de petits appareils de type club aérien, ou des appareils privés transportant deux, trois ou quatre personnes.

**M. Angus:** Mais vous finirez par calculer les coûts des enquêtes pour ces accidents-là aussi.

**M. K. Johnson:** Nous le ferons.

**M. Angus:** D'accord. Merci, monsieur le président. C'est tout pour moi, et je ne veux pas participer au quatrième tour.

**Le président:** C'est là un excellent précédent, et j'espère que cela se poursuivra. Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais aujourd'hui féliciter le président pour l'évolution du Bureau canadien de la sécurité aérienne. À mon avis, c'est là une première importante pour le Canada. Je ne veux pas porter de jugement sur la valeur des réalisations à ce jour, mais lorsque nous voyons le temps et les sommes qui ont été consacrés jusqu'à maintenant à l'enquête de l'accident de Gimli, je crois qu'il est essentiel qu'à l'avenir—je présume avoir raison—c'est bien là le genre d'activité que vous et vos associés entreprendriez. Je voudrais une réponse brève. Est-ce juste?

**M. Deschênes:** C'est juste. Nous nous occuperions de ces enquêtes nous-mêmes, et si nous déterminions par après qu'une enquête publique devrait avoir lieu, nous pourrions espérer aller beaucoup plus rapidement, grâce au processus mis en place par voie de réglementation. Je n'aurais pu deviner combien de temps l'enquête sur Gimli aurait pu prendre, mais par exemple, dans le cas des deux enquêtes publiques que nous avons commandées, celles sur Fort Franklin et Air Nahannie, de même que sur l'accident de Wapiti, à High Prairie, nous pourrions espérer terminer chacune d'elles en moins d'une

[Texte]

**Mr. Tobin:** Just to clarify again, because the Gimli matter is very much in my mind, perhaps we are going to see a report that will rewrite the book on aviation safety and will send the industry into an absolute spin with the volumes of brand new, unusual and never-seen-before recommendations and information contained therein.

**An hon. member:** Fill the tank with gas.

**Mr. Tobin:** Recognizing the possibility that may be the case, but being somewhat sceptical, let me say to the chairman that I for one find, first, the time required to complete a report, and, second, in particular the expenditure required to complete a report, unacceptable. I ask him, is he or any of his agents at this time—because you did come into being in May, certainly after the incident; I am trying to remember my dates . . . just after the incident, but nevertheless it is there—taking your own look at this problem at Gimli, Manitoba? Have you taken a look and are you providing any recommendations or any report of your own?

**Mr. Deschênes:** I should answer that it occurred under our predecessors. The Aviation Safety Bureau carried its own investigations and brought a draft report forward before the Aircraft Accident Review Board, of which I was then a member. In deference to the court we did not issue a formal report, although we completed it, and Mr. Johnson may add that he testified and produced our report to the Gimli inquiry. But we had completed our investigation.

• 1655

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, again I flagged this issue because I hope we will not see unnecessary royal commissions in future, or commissions of inquiry that take this kind of expenditure and time.

First of all, can you comment, if you want to, on whether you think this kind of inquiry is necessary, is cost efficient, is productive, returns recommendations quickly enough?—given that an incident of that type occurs, obviously there are other 67s flying around in the interim period. Can you describe for us as well what your own facilities for conducting those kinds of inquiries are? And are you satisfied that only in the most exceptional circumstances that kind of inquiry can be conducted in shop?

**Mr. Deschênes:** As to your first question, I think it is a matter of policy. It is a Governor in Council decision and I do not think I can comment on it. As for our own facilities, through the process we have established by way of regulations and through, I hope, the strong hand of the presiding officer at those inquiries, they will not last too long. I think we have a certain degree of confidence. We have not reinvented the wheel in this process, we have relied considerably on the

[Traduction]

semaine. Cela n'empêche aucunement le gouverneur en conseil d'ordonner la création d'une commission royale d'enquête.

**M. Tobin:** Je voudrais préciser encore—parce que la question de Gimli me préoccupe grandement—nous verrons peut-être la publication d'un rapport qui refera toute la réglementation en matière de sécurité aérienne et qui affolera complètement l'industrie par le grand nombre de recommandations et d'informations nouvelles, inusitées et inédites qu'il contiendrait.

**Une voix:** Il faut remplir le réservoir d'essence.

**M. Tobin:** Tout en reconnaissant que cela est possible, je suis quelque peu sceptique, et je voudrais dire au président que pour ma part, je trouve inacceptable, tout d'abord, le temps nécessaire pour compléter un rapport, et deuxièmement, en particulier, la dépense que cela entraîne. Le président peut-il me dire si, à l'heure actuelle, lui-même ou l'un de ses collègues—votre bureau a été créé en mai, certainement après l'incident; j'essaie de me rappeler la date . . . immédiatement après l'incident, mais quoi qu'il en soit, le bureau existe—a fait son propre examen de ce problème à Gimli, Manitoba? Avez-vous examiné cette affaire, et allez-vous, de votre côté, faire des recommandations ou un rapport?

**M. Deschênes:** Je devrais vous dire que tout cela s'est produit quand mes prédécesseurs étaient responsables. Le Bureau de la sécurité aérienne effectuait ses propres enquêtes et présentait une ébauche de rapport au Comité de révision des accidents d'aviation, dont j'étais membre à ce moment-là. Par respect pour le tribunal, nous n'avons pas produit de rapport officiel, quoique nous l'ayons complété, et M. Johnson pourrait ajouter qu'il a témoigné et présenté notre rapport à l'enquête sur Gimli. Mais nous avons complété notre propre enquête.

**M. Tobin:** Monsieur le président, une fois de plus, j'ai soulevé cette question, car j'espère que dans l'avenir, on ne créera pas inutilement de commissions royales ou de commissions d'enquête entraînant de telles dépenses de temps et d'argent.

Tout d'abord, pourriez-vous nous dire si, à votre avis, ce genre d'enquête est nécessaire, efficiente du côté coût, productive et suffisamment rapide pour ce qui est de la présentation des recommandations, considérant qu'alors qu'un tel accident se produit, de toute évidence, il y a d'autres 67 qui continuent d'être en service. Du même coup, pourriez-vous nous dire quel genre d'installations vous avez pour mener ces enquêtes? Croyez-vous que, sauf dans les circonstances les plus exceptionnelles, ce genre d'enquête peut être effectuée d'une façon interne?

**M. Deschênes:** En réponse à votre première question, je crois que c'est une question de politique. Ce sont des décisions du gouverneur en conseil, et je ne crois pas pouvoir faire d'observation à ce sujet. Quant à nos propres installations, grâce au processus que nous avons établi par voie de réglementation, et grâce, je l'espère, à la forte orientation donnée par l'agent présidant ces enquêtes, celles-ci ne devraient pas durer trop longtemps. À mon avis, nous avons atteint un certain

## [Text]

processes used by the National Transportation Safety Board in the U.S., which, for instance, carried out the one on the Cincinnati fire accident, which was a major one. I think within a week we hope to be able to accomplish the same results.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, through you to Mr. Deschênes, I wonder if you can tell me whether, to this point, you have received any complaints about the operating procedures and practices of Air Maritime and whether, in particular, you are aware of a number of incidents that took place at Halifax Airport, where maintenance and loading personnel and the small vehicles they operate have, on three different occasions, punctured the exterior frame of Air Maritime aircraft at Halifax Airport, in each case necessitating a 24-hour or 48-hour cancellation of that particular aircraft's ability to participate in the Air Maritime service.

**Mr. K. Johnson:** To my knowledge, we have not received any of those kinds of reports.

**The Chairman:** You would not, as a matter of course, receive those, would you? Would they be an occurrence or an incident within the act?

**Mr. Tobin:** That was my next question.

**The Chairman:** Sorry.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Deschênes:** If damage is caused to an aircraft while persons are on board, it is an accident.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I am trying to clarify and I am glad the chairman is on to my line of questioning. In reading your report, I note the mandatory requirement to report every occurrence, however one defines "occurrence." I do not know whether people were actually on board the aircraft when these accidents occurred, but I do know the result was that the airplane was not able to fly, and I consider the ground maintenance operation to be as critical in the safety aspect of an airline's operation as the mechanics' check of the engines before it takes off and the visual check by the pilot. These incidents, in fact, have occurred and I am curious to know whether they represent an occurrence. Obviously if they have been reported somebody in your department might want to have a look at what kind of maintenance operation exactly occurs down there, if these kinds of things could happen not once, not twice but, as Joey Smallwood would say, three times. Can the chairman comment as to whether it should have been reported, whether it has been or not?

**Mr. Deschênes:** The requirement for reporting... If I may just read briefly the definition:

"accident" means any aviation occurrence at any time during the period commencing when the first person boards an aircraft for the purpose of flight and ending when the last person disembarks from the aircraft after the flight.

## [Translation]

degré de confiance. Nous n'avons pas réinventé la roue, nous nous sommes plutôt inspirés, dans une large mesure, des procédures utilisées par la *National Transportation Safety Board*, des États-Unis; par exemple, cet organisme a mené l'enquête sur l'incendie de Cincinnati, un accident important. Nous espérons pouvoir obtenir les mêmes résultats en moins d'une semaine.

**M. Tobin:** Monsieur le président, M. Deschênes pourrait-il nous dire si, à l'heure actuelle, il a reçu des plaintes relativement aux méthodes d'opération et aux pratiques de Air Maritime; en particulier, est-il au courant d'un certain nombre d'incidents survenus à l'aéroport de Halifax, incidents où les gens s'occupant de l'entretien et du chargement, utilisant ces petits véhicules pour faire leur travail, ont, à trois reprises, percé le revêtement extérieur des appareils de Air Maritime, à l'aéroport de Halifax. Dans chaque cas, il a fallu compter 24 ou 48 heures avant que ces appareils ne puissent être utilisés pour assurer le service de Air Maritime.

**M. K. Johnson:** À ma connaissance, nous n'avons reçu aucun rapport à cet effet.

**Le président:** Ce n'est pas le genre de rapport que vous recevriez, de toute façon, n'est-ce pas? Aux termes de la loi, s'agirait-il là d'un incident ou d'un événement?

**M. Tobin:** Ce devait être ma prochaine question.

**Le président:** Désolé.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président.

**M. Deschênes:** Si un appareil subit des dommages alors que des passagers sont à bord, c'est un accident.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'essaie d'obtenir des précisions, et je suis heureux que vous vous intéressiez aux mêmes questions que moi. En lisant ce document, je remarque que vous êtes obligés de faire rapport sur chaque événement, peu importe comment on définit l'événement. Je ne sais pas s'il y avait des passagers à bord au moment où ces accidents se sont produits, mais je sais qu'il en est résulté l'impossibilité d'utiliser cet appareil, et je crois qu'en matière de sécurité du service aérien, l'entretien au sol est tout aussi important que les vérifications mécaniques des moteurs avant le décollage et les examens visuels du pilote. Ces incidents se sont vraiment produits, et je suis curieux de savoir si on les considère comme des événements. Évidemment, si on les a rapportés, quelqu'un de votre service pourrait vouloir étudier quelles procédures d'entretien sont en vigueur là-bas pour que ce genre d'incidents puissent se produire non pas une fois, ni même deux fois, mais bien trois fois, comme l'aurait dit Joey Smallwood. Le président peut-il nous dire si un tel incident aurait dû faire l'objet d'un rapport, et s'il y a eu rapport ou non?

**M. Deschênes:** Les exigences en matière de rapport... Permettez-moi de vous lire brièvement la définition:

«accident» signifie un événement relié à l'aviation et se produisant au cours d'une période commençant au moment où la première personne monte à bord de l'appareil pour y effectuer un vol, et finissant au moment où la dernière personne descend de l'appareil après le vol.

[Texte]

Now what you were mentioning might be considered to be covered by that part of the act which speaks about a condition or situations that, if left unattended, could lead to an accident or an incident. It could possibly qualify under that but I understand we have not been advised of these occurrences.

• 1700

**Mr. K. Johnson:** I think in fairness, though, maybe we have not made clear that the mandatory incident reporting system is not quite yet operating. The regulations that introduced that system have been approved but have not yet been published. I think they are within two or three weeks of being published.

**Mr. Tobin:** Two comments, Mr. Chairman, and then I am finished.

**The Chairman:** After your comments are you finished totally?

**Mr. Tobin:** I will be finished.

**The Chairman:** Totally?

**Mr. Tobin:** Totally.

**The Chairman:** Good, two comments then.

**Mr. Tobin:** Did you want to make this comment for me, Mr. Chairman? You have a good habit of reading my mind. Mr. Chairman, first, would you undertake to investigate—I bring this to your attention formally and my source of information is impeccable; as I say it comes from an employee of the airline. The second point is, can you tell us what the penalty is for not reporting incidents that occur? I am curious to know whether it is strong enough to entice airlines to pay attention.

**Mr. Deschênes:** First the non-reporting is an offence punishable under summary conviction. As for the undertaking, every person who contravenes any provision of this act or the regulations for which no other punishment is provided is guilty of an offence punishable on summary conviction.

As for the undertaking to investigate, you are referring to the Air Maritime incidents?

**Mr. Tobin:** Air Maritime service, Halifax airport.

**Mr. Deschênes:** I would have to look if it falls within our jurisdiction; if it does I am certain our Atlantic office could look into it.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Fine, that completes the second round. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Hopefully, you are going to start the third round.

[Traduction]

On pourrait juger que ce dont vous parlez serait couvert par cette partie de la loi où l'on mentionne les conditions ou situations qui, si elles ne sont pas corrigées, pourraient entraîner un accident ou un incident. Il est possible que cela puisse faire partie de cette catégorie, mais je crois que nous n'avons pas été prévenus de ces événements.

**M. K. Johnson:** Toutefois, en toute justice, je crois que nous n'avons pas bien précisé que le système obligatoire de rapport des incidents n'est pas encore tout à fait au point. Les règlements établissant ce système ont été approuvés, mais n'ont pas encore été publiés. Je crois qu'ils le seront d'ici deux ou trois semaines.

**M. Tobin:** Deux observations, monsieur le président, puis j'aurai terminé.

**Le président:** Vous aurez complètement terminé après vos observations?

**M. Tobin:** C'est juste.

**Le président:** Complètement?

**M. Tobin:** Complètement.

**Le président:** C'est bien, allez-y de vos deux observations.

**M. Tobin:** Voudriez-vous faire ces observations pour moi, monsieur le président? Vous avez la bonne habitude de lire mes pensées. Monsieur le président, tout d'abord, le témoin pourrait-il s'engager à faire enquête... je porte cette affaire à votre attention officiellement, et ma source de renseignements est très sûre; comme je l'ai dit, je tiens ces renseignements d'un employé de la compagnie aérienne. Deuxièmement, pourriez-vous nous dire quelle est la sanction dans les cas où de tels incidents ne sont pas rapportés? Je suis curieux de savoir si cette sanction est suffisamment importante pour inciter les compagnies aériennes à faire attention.

**M. Deschênes:** Tout d'abord, la non-présentation d'un rapport est une infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité. Quant à la responsabilité d'enquêteur, toute personne contrevenant à l'une ou l'autre des dispositions de cette loi ou des règlements pour lesquels aucune autre sanction n'est prévue est coupable d'une infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité.

Quant à la responsabilité d'enquêteur, vous parlez bien ici des incidents survenus chez Air Maritime?

**M. Tobin:** Le service de Air Maritime, à l'aéroport de Halifax.

**M. Deschênes:** Je pourrais voir si cela fait partie de notre juridiction; dans l'affirmative, je suis certain que nos gens du bureau de l'Atlantique pourraient y voir.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** C'est bien, voilà qui complète le deuxième tour. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'espère que vous allez lancer un troisième tour.

[Text]

**The Chairman:** Well, I am just pointing out that we are most likely going to start a third round if you so wish, if the committee wants to proceed, again. Just for early direction as we start out . . .

**Mr. Benjamin:** You have a couple of questions, go ahead.

**The Chairman:** I have a couple, but you might cover them.

**Mr. Benjamin:** No, no, go ahead.

**The Chairman:** I was going to point out just for direction and future business of this committee, because we are out of the block system and have this room, as of 4.55 p.m. today this committee has sat for 4 hours and 25 minutes, which has been very good and healthy. For comparison's sake, that is a week of sittings if we were in the block system. So we get it both ways. We can do a lot of work, but we also can abuse the room by having a lot of questions we do not need. If we have a third round, it is five minutes a round and I hope it moves with dispatch.

My questions always move with dispatch and if members have them . . . frankly, one of them is close to Mr. Mantha. The first one is that on page 4—I am surprised that some members did not ask about this; perhaps it is too early, premature—you mention, Mr. Deschênes, that since October 1 you have addressed six recommendations to the Minister of Transport, in effect, I guess, the regulatory enforcement authorities. That is a private address to the Minister of Transport. Again for information to this committee and myself, because this is a new act we have, how long do you wait to see if there is any action on those recommendations? Do you wait until the publication of your annual report to see how the Minister disposes of them or just what is the procedure? That was my first question.

My second question involves Mr. Mantha's point and actually M<sup>me</sup>. Bourgault's point to a point. In this conflict between an armed services investigation and an investigation by your board, which board has precedence?

Third, since statements made in the cockpit are privileged in your board, are those same statements privileged in the armed services board? Of course, I am thinking specifically of the unfortunate tragedy that occurred many, many years ago, when actually a Member of Parliament was killed. That was long before most of us in this room were here. It was back in Moose Jaw; it was an Air Canada plane and, I think, a military trainer.

• 1705

I just throw those out. I think everything else has been covered as to the membership and what they are trying to do.

[Translation]

**Le président:** J'allais tout simplement dire que nous allons fort probablement lancer un troisième tour, si vous le désirez, si le Comité désire poursuivre. En commençant, pour mieux nous orienter . . .

**M. Benjamin:** Vous auriez quelques questions à poser; allez-y.

**Le président:** J'ai quelques questions, mais vous les poserez peut-être.

**M. Benjamin:** Non, non. Allez-y.

**Le président:** Pensant à l'orientation et aux délibérations futures de notre Comité, j'allais dire que puisque nous avons délaissé le système de créneaux et que nous pouvons utiliser cette salle, à 16h55 aujourd'hui, notre Comité a déjà siégé 4 heures et 25 minutes, ce qui est très bon et très sain. Par comparaison, cela représenterait une semaine complète de session si nous respections le système de créneaux. Nous avons donc le meilleur des deux mondes. Nous pouvons faire beaucoup de travail, mais nous pouvons également mal utiliser la salle en posant toutes sortes de questions inutiles. Si nous commençons un troisième tour, chaque période de questions est de cinq minutes, et j'espère que nous ne perdrons pas de temps.

On ne perd jamais de temps avec mes questions, et si les membres ont . . . Franchement, l'une de ces questions se rapproche beaucoup de celle de M. Mantha. La première porte sur la page 4—je suis étonné que certains membres n'aient pas posé de questions à ce sujet; c'est peut-être trop tôt, prématuré—monsieur Deschênes, vous mentionnez que depuis le 1<sup>er</sup> octobre, vous avez fait six recommandations au ministre des Transports; de fait, je présume que vous les avez faites aux responsables de l'application des règlements. Il s'agit ici de recommandations privées à l'endroit du ministre des Transports. Puisqu'il s'agit ici d'une nouvelle loi, pourriez-vous dire au Comité combien de temps vous attendez pour voir si ces recommandations ont un effet quelconque? Attendez-vous la publication du rapport annuel pour voir comment le ministre réagit? Quelle est la procédure? C'était ma première question.

Ma deuxième question rejoint les observations de M. Mantha et, dans une certaine mesure, celles de M<sup>me</sup> Bourgault. Lorsqu'il y a un conflit entre une enquête menée par les Forces armées et une enquête menée par votre propre bureau, qui a la préséance?

Troisièmement, puisque les propos échangés dans le cockpit sont tenus pour confidentiels par votre bureau, en est-il de même pour les services d'enquête des Forces armées? Évidemment, je pense ici précisément à cette malheureuse tragédie qui s'est produite il y a de très nombreuses années, alors qu'un député de cette Chambre avait perdu la vie. C'est bien longtemps avant que la plupart d'entre nous soient ici. C'est un accident qui s'est produit à Moose Jaw; il s'agissait d'un appareil d'Air Canada qui, si je ne m'abuse, était utilisé pour la formation des militaires.

Je lance cette question au hasard. Je crois qu'on a déjà tout dit sur la composition de ce bureau et sur ses objectifs. Ce sont

[Texte]

Those were just some questions, if the committee would let me put those for just a very short answer. It seems I have been sitting here for 4 hours and 55 minutes.

**Mr. Deschênes:** On the recommendations that we have issued, three of them were related to the Cincinnati accident. Two were related to an L-1011 clear air turbulence accident of Air Canada and related to passenger service carts that hit the ceiling, and their construction. These recommendations were issued publicly with press releases, and a formal letter has gone to the Minister of Transport. He has 90 days, and the letter states that we expect his reply within the 90-day period.

That is the process for the Minister. He has to reply within 90 days and that reply has to be made available to the public. His reply can be, of course, "I do not agree and will do nothing". If he says that, the act says he must state reasons for not following our recommendations. Our next enforcement—we have no enforcement power against the Minister—our next act would be to comment on it in our annual report to you.

**The Chairman:** Or would you ask to come back before this committee?

**Mr. Deschênes:** Or ask to come back.

**An hon. member:** Automatically, on the annual report.

**The Chairman:** But even before. We know how late annual reports can be.

**Mr. Deschênes:** As to the question of the armed forces, joint investigations and CVRs—Mr. Johnson.

**Mr. K. Johnson:** The investigations involving the military are described as co-ordinated investigations. So if there is an accident that, say, involves a military aircraft and a civil aircraft, we would investigate the civil aircraft and the military would investigate the military aircraft, and we would have an obligation to share all information except that information the military has grounds to protect under provisions of national security.

**The Chairman:** Then without pressing the point, but as a lawyer who used to be interested in the practice of law, would you get the interesting situation that because the military has prohibition on cockpit statements, you could have the military side of the investigation having information on their pilot in the military plane from the cockpit recording which is not available to the civilian part of the investigation?

**Mr. Deschênes:** The cockpit voice recording is available to us. It is privileged . . .

**The Chairman:** It is privileged outside.

[Traduction]

là mes questions, si le Comité veut bien me permettre d'entendre une réponse très courte. Il me semble que je suis assis ici depuis 4 heures et 55 minutes.

**M. Deschênes:** Trois des recommandations que nous avons présentées portaient sur l'accident de Cincinnati. Deux autres portaient sur un accident survenu dans un appareil L-1011 d'Air Canada, accident occasionné par la turbulence et où des chariots de service aux passagers ont percuté le plafond; les recommandations portaient sur la construction de ces chariots. Elles ont été émises publiquement, dans un communiqué de presse, et une lettre officielle a été envoyée au ministre des Transports. Il dispose de 90 jours, et dans la lettre, nous précisons que nous attendons une réponse avant la fin de cette période.

Voilà ce que doit faire le ministre. Il doit envoyer une réponse en moins de 90 jours, réponse qui doit être rendue publique. Bien sûr, il peut répondre: «Je ne suis pas d'accord et je ne ferai rien». S'il fait cela, la loi prévoit qu'il doit donner les raisons pour lesquelles il ne respecte pas nos recommandations. Nous n'avons aucun recours contre les décisions du ministre, et notre prochain geste serait de faire une observation sur la question dans le rapport annuel qui vous est soumis.

**Le président:** Pourriez-vous demander de recomparaître devant notre Comité?

**M. Deschênes:** Nous pourrions demander de revenir.

**Une voix:** Automatiquement, lors de l'examen du rapport annuel.

**Le président:** Mais même auparavant. Nous savons que les rapports annuels peuvent être présentés en retard.

**M. Deschênes:** Quant à la question des Forces armées, des enquêtes conjointes et des enregistrements de voix dans le cockpit . . . M. Johnson.

**M. K. Johnson:** Les enquêtes auxquelles participent les militaires sont appelées enquêtes coordonnées. S'il y avait un accident impliquant un appareil militaire et un appareil civil, nous ferions enquête sur tout ce qui touche l'appareil civil, et les militaires feraient enquête sur tout ce qui touche l'appareil militaire; nous serions obligés de partager toute l'information, sauf les renseignements que les militaires doivent conserver pour protéger la sécurité nationale.

**Le président:** Je ne veux pas insister sur cette question, mais je suis un avocat qui s'intéressait autrefois à la pratique du droit. Ainsi, serait-il possible d'avoir cette situation intéressante où, parce que les militaires ne peuvent révéler quelles paroles ont été prononcées dans le cockpit, les responsables de l'enquête du côté militaire disposeraient d'informations sur le pilote de l'appareil militaire qui ne pourraient être communiquées aux responsables de l'enquête du côté civil?

**M. Deschênes:** Nous avons accès aux enregistrements réalisés dans le cockpit. Ces renseignements sont protégés . . .

**Le président:** Ils ne sont pas accessibles aux gens de l'extérieur.

[Text]

**Mr. Deschênes:** Yes, for outside. But we have full access to it and we can make full use of it in civil aircraft.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, this is partly to do with the question you just asked. Under the mandatory reporting of occurrences, accidents, or incidents, who is it mandatory upon to report? Is it the crew of the aircraft? Is it the airline itself? Is it the Department of Transport? There must be a number for whom it is mandatory to report.

**Mr. K. Johnson:** Yes; and it is covered in the regulations. I do not have them right in front of me, but I believe it is any of: the crew, the owner, or the operator.

**Mr. Deschênes:** The regulations provide that the pilot in command, the operator, the owner; and in the case of a reportable incident involving a risk of collision, any air traffic controller having knowledge of the incident "shall report".

**Mr. Benjamin:** And then where you say on page 4 what was referred to earlier by my colleague on the other side of the room here, that a voluntary and anonymous reporting system is also being implemented, that means an employee other than those listed in the regulations, or a customer or a passenger, can anonymously report—I am thinking here particularly of employees where an employer is circumventing a safety regulation—the board is empowered then fully to protect that employee. They do remain anonymous. I presume you would hear them in camera or by mail or whatever.

**Mr. Deschênes:** We have in the regulations the form to be used by the reporter. That form specifies the detail of the incident, or accident, if there is an accident. There is a detachable portion on top of it where he sets his name, address and phone number. A dedicated section of our investigators will look at those completely, securely, and may call the reporter back for additional information. But in any event, we have a duty under our regulations and a commitment to return that top portion to the originator within 10 days. Thereafter, we do not have his name, but we have the information.

**Mr. Benjamin:** I do not object to your having his name while you are investigating as long as it does not go any farther than you and your staff. Something happens, and an employee might be on the ramp or he might be a steward in the back end of an aircraft or whatever. He realizes an occurrence has happened which has not been reported, and he realizes it a week or two later. He does not have those forms. Can he phone up your board, tell you about it on the telephone and have you start looking into it? Do you send somebody to see him or what?

[Translation]

**M. Deschênes:** C'est juste. Cependant, nous y avons plein accès et nous pouvons les utiliser dans notre enquête sur l'appareil civil.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aurais une question qui rejoint partiellement celle que vous venez tout juste de poser. En vertu des règlements relatifs au rapport obligatoire des événements, des incidents et des accidents, qui a l'obligation de faire rapport? Est-ce l'équipage de l'appareil? Est-ce la compagnie aérienne? Est-ce le ministère des Transports? L'obligation de faire rapport doit toucher plusieurs personnes.

**M. K. Johnson:** Oui, et tout cela est prévu dans le règlement. Je ne l'ai pas ici même, devant moi, mais je crois que l'obligation peut toucher l'équipage, le propriétaire ou l'exploitant de l'appareil.

**M. Deschênes:** D'après le règlement, le pilote aux commandes, l'exploitant, le propriétaire et, dans le cas d'un incident présentant un risque de collision, tout contrôleur aérien ayant eu connaissance de l'incident «doivent faire rapport».

**M. Benjamin:** Puis, à la page 4, lorsque vous mentionnez ce dont mon collègue de l'autre côté a parlé un peu plus tôt, à savoir qu'un système anonyme et volontaire de présentation de rapports est également mis en place, cela signifie qu'un employé autre que ceux mentionnés dans le règlement, ou un client, ou un passager, peuvent présenter anonymement un rapport—je pense ici particulièrement aux employés travaillant pour un employeur qui ne respecte pas les règles de sécurité—et le Bureau aurait alors le pouvoir de protéger pleinement cet employé. Il demeurerait anonyme. Je présume que vous l'entendriez à huis clos, par courrier, ou par un autre moyen.

**M. Deschênes:** On trouve dans le règlement la formule que doit utiliser la personne qui fait rapport. Dans cette formule, on trouve des détails sur l'incident ou sur l'accident, s'il s'agit d'un accident. Il y a une partie détachable, en haut de la formule, où la personne qui fait le rapport indique son nom, son adresse et son numéro de téléphone. Une section de nos enquêteurs examinera ces renseignements en profondeur, et pourront téléphoner à la personne pour demander des renseignements supplémentaires. Mais quoi qu'il en soit, nous sommes obligés, en vertu de notre règlement, de retourner cette partie supérieure à la personne en question dans les 10 jours. Ainsi donc, on n'a pas les noms, mais on a les renseignements.

**M. Benjamin:** Je ne m'oppose pas à ce que vous ayez les noms pendant les enquêtes, pourvu que seul votre personnel ait accès aux noms. Supposons qu'un incident se produit lorsqu'un employé se trouve sur une rampe ou un agent de bord se trouve au fond de l'avion. Que fait cette personne si elle se rend compte, une ou deux semaines plus tard, qu'un incident s'est produit au sujet duquel on n'a pas fait de rapport? Si elle n'a pas les formules, peut-elle téléphoner au Bureau et vous en informer par téléphone? Est-ce que vous envoyez quelqu'un pour voir la personne, ou comment procédez-vous?

[Texte]

**Mr. Deschênes:** There is also provision in the regulations for voluntary reporting outside of using the form, if they want to do so. But we will make these forms available in most appropriate areas, in airports and where people interested in aviation are participating in the aviation community can have easy access to them.

**Mr. Benjamin:** Okay. I wish you luck.

**The Chairman:** Madame Bourgault.

**Mme Bourgault:** Un dernier commentaire, monsieur Deschênes. À la page 7 de votre rapport, vous dites ceci:

Le bureau a des pouvoirs étendus en matière d'enquête et doit préserver la confidentialité de certains éléments de preuve dont l'enregistrement du poste de pilotage et les déclarations des témoins.

Dois-je comprendre que vous pourriez avoir des problèmes avec les compagnies d'assurance si tel... Vous semblez parler d'un conflit d'intérêts au paragraphe n° 7 de la page 7. Est-ce que cela a rapport aux compagnies d'assurance?

**M. Deschênes:** Non. Il est dit dans la loi même qui a été adoptée par le Parlement que les enregistrements du poste de pilotage sont privilégiés et que les témoignages que nous recueillons demeurent privilégiés, à quelques exceptions près. Ils peuvent être exigés lors d'une enquête du coroner et ils peuvent être exigés lors d'un procès civil. Mais, à ce moment-là, le juge ou le coroner doit nous prévenir et entendre nos arguments contre la production des enregistrements, et il doit établir dans un jugement que l'intérêt de la justice prime sur la confidentialité qui doit y être attachée. C'est un test juridique; le juge devra rendre un jugement et dire: Oui, je le fais produire, et autrement, cela demeurera confidentiel.

**M. Bourgault:** Monsieur Deschênes, permettez-moi de faire une autre observation. Ne croyez-vous pas qu'en période de crise, il y aurait peut-être... Je sais que les débats sont terminés, mais je voudrais avoir votre idée personnelle sur la question. Si on prenait le budget qui vous est alloué et qu'on le divisait en deux, votre organisme et les Forces armées canadiennes pourraient faire conjointement des enquêtes publiques et militaires. On pourrait faire cela au lieu de vous donner un budget complètement séparé. Je reviens encore à cela, parce qu'on est dans une période de restrictions budgétaires et de coupures budgétaires, et on a des problèmes à faire admettre aux Canadiens que tout coûte cher. Là, on arrive avec des choses. J'ai l'intention d'apporter cela à la Chambre.

**Mr. Benjamin:** There is no restraint on safety.

**Mrs. Bourgault:** Yes, I agree.

Je comprends, monsieur, mais actuellement, il y a des gens qui ont de la difficulté à survivre, et il pourrait se trouver que les Forces armées canadiennes seraient tout aussi efficaces en matière de sécurité; à ce moment-là, il ne serait pas nécessaire d'avoir un budget de 13 ou 14 millions de dollars uniquement pour cela. On a beaucoup de difficulté à trouver des sous. On parle à la Chambre de coupures dans le domaine de l'environnement, par exemple. Moi, je préférerais qu'un budget de 7 ou 8 millions de dollars soit consacré à l'environnement plutôt qu'à... De toute façon, je ne comprends pas qu'on n'ait pas pu

[Traduction]

**M. Deschênes:** Le règlement prévoit également des rapports volontaires sans la formule. Mais les formules seront disponibles dans les aéroports et dans les endroits les plus appropriés où ceux qui s'intéressent à la sécurité aérienne peuvent y avoir accès.

**M. Benjamin:** D'accord. Je vous souhaite bonne chance.

**Le président:** Madame Bourgault.

**Mrs. Bourgault:** I would like to make one final comment, Mr. Deschênes. On page 5 of your statement you say:

The Act provides that certain types of evidence such as cockpit voice recordings and witness statements will be privileged.

Does this mean that you could have problems with insurance companies if... You refer to possible conflicts of interest in paragraph 7, on page 5. Does this comment relate to insurance companies?

**Mr. Deschênes:** No. The act that was passed by Parliament provides that cockpit voice recordings and witness statements are privileged, with a few exceptions. They may be introduced in evidence at coroner's inquests and civil proceedings. In such cases, however, the judge or the coroner must inform us of this ahead of time and hear our arguments against introducing the recordings as evidence. The judge or the coroner must establish in a judgement that the interests of justice take precedence over the confidentiality of this information. It is a legal test; the judge has to decide, but this information must be introduced as evidence. Otherwise, it remains confidential.

**Mrs. Bourgault:** I would like to make one other point, Mr. Deschênes. Do you not think that given the economic situation we are in, it might perhaps be... I know that the debates are over, but I would like to hear your personal opinion on the subject. If we were to take your budget and divide it in two, your board and the Canadian Armed Forces could conduct public and military investigations together. We could proceed this way, rather than giving your board a completely separate budget. The reason I come back to this is that this is a period of restraint and budget cuts, and we are having trouble convincing Canadians that everything is very expensive. We are making some suggestions. I intend to bring this up in the House.

**M. Benjamin:** Il n'y a pas de restriction sur la sécurité.

**Mme Bourgault:** Oui, je suis d'accord.

I understand, but some people are having difficulty just surviving at the present time. It could be that the Canadian Armed Forces would be just as efficient in carrying out security investigations. If this were the case, it would not be necessary to have a \$13 million or \$14 million budget just for this. We are having trouble finding money. We heard about cuts to environmental programs in the House of Commons. I would prefer that a \$7 million or \$8 million budget be devoted to the environment rather than to... In any case, I fail to

*[Text]*

créer un bureau qui aurait été parallèle aux Forces armées canadiennes.

• 1715

**M. Deschênes:** Comme il a été mentionné ce fut une décision du Parlement. Je dois par ailleurs vous souligner que si on prenait le fardeau d'enquêter sur les accidents des Forces armées, je ne sais pas combien il y en a, mais s'ils en ont un autre 500 ou 600, il nous faudra du personnel additionnel.

Les enquêtes que nous faisons actuellement vont nous occuper à plein temps et je dois vous dire que nous aurons beaucoup de temps supplémentaire dans nos opérations. Les accidents arrivent d'ailleurs presque toujours en fin de semaine, la nuit, le jour. En tout temps, nos enquêteurs sont sur place.

Si on nous augmente le nombre d'enquêtes, nous demanderons des ressources additionnelles et des budgets additionnels.

**Mme Bourgault:** Je ne parlais pas de les augmenter. Les Forces armées font leurs enquêtes pour ce qui les concerne et vous utilisez à peu près les mêmes éléments, c'est-à-dire la même paperasse, les mêmes facilités pour faire les vôtres au niveau civil. Je ne vous demande pas de faire des enquêtes, pas du tout. En continuant à faire ce que vous faites, on pourrait réduire le budget de 50 p. 100; les Forces armées canadiennes font ce qu'elles ont à faire et vous faites ce qu'il y a à faire en utilisant les mêmes facilités. Ecoutez, on va clore là-dessus. J'ai l'intention de me renseigner davantage sur la question à une prochaine réunion du Comité.

**The Chairman:** We will have an opportunity when the full estimates come before the committee. But I must say that we have had an interesting and fairly exhaustive examination this afternoon, for over two hours. Some of the questions have to be continued, but I want to thank, on behalf of the committee members, Mr. Deschênes and Mr. Johnson. And, as I say, you have had a taste of what you may be in for the next time. I do not think it will be quite as non-provocative. Therefore, I am prepared to ring down the gavel on this and thank members for staying around.

Mr. Angus.

**Mr. Angus:** A quick question, Mr. Chairman. Do we know when we are coming back again? Do you have any indication?

**The Chairman:** The usual consultations will be done as to when this committee meets again and there will be a steering committee meeting.

The committee is adjourned to the call of the Chair.

*[Translation]*

understand why the board was not set up to operate in conjunction with the Canadian Armed Forces.

**Mr. Deschênes:** As was already mentioned, this was a decision made by Parliament. I should also point out that if we were to assume the job of investigating military accidents as well, I do not know how many of them there are, but if there were another 500 or 600 accidents, we would require additional staff.

The investigations that we are conducting at the present time will keep us busy full-time, and I must tell you that there will be a great deal of overtime done by our staff as well. Accidents happen almost always on the weekends, at night or during the day. Whenever they occur, our investigators are there.

If the number of investigations we are required to conduct were increased, we would ask for additional resources and a higher budget.

**Mrs. Bourgault:** I was not talking about increasing your workload. The Armed Forces conduct investigations on military accidents, and you use more or less the same forms and facilities to conduct your investigations of civilian accidents. I am certainly not asking you to do their investigations. You could continue to do what you are doing, but your budget could be reduced by 50% if you were to share your facilities with the Armed Forces. I will close off my remarks on that note. I intend to get further information on this matter at an upcoming meeting of this committee.

**Le président:** Vous aurez l'occasion de le faire lorsque le Comité examinera le Budget principal. Nous avons eu une réunion intéressante et une étude assez complète de la question, cet après-midi, depuis plus de deux heures. On va vouloir donner suite à certaines questions à l'avenir. Pour le moment, je tiens à remercier, au nom des membres du Comité, MM. Deschênes et Johnson. Vous avez maintenant une petite idée de ce qui vous attend lors de votre prochaine comparaison. Je pense que vous risquez d'avoir des questions plus agressives. Je vais donc lever la séance en remerciant les députés de leur présence.

Monsieur Angus.

**M. Angus:** Une question rapide, monsieur le président. Avez-vous une idée de la date de notre prochaine réunion?

**Le président:** La date de la prochaine réunion sera déterminée suite aux consultations coutumières et à une réunion du comité directeur.

La séance est levée.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Canadian Transport Commission:*

Hon. Jean Marchand, P.C., President.

Mr. J. Heads, Executive Director, Railway Transport Committee.

Mr. L.G. Potvin, Executive Director, Air Transport Committee.

Mr. D.F. Smith, Comptroller.

Mr. H.I. Wetston, General Counsel.

### *From the Grain Transportation Agency:*

Mr. Jack Horner, Administrator.

### *From the Canadian Aviation Safety Board:*

Mr. Bernard Deschênes, Chairman.

Mr. Ken Johnson, Executive Director.

### *De la Commission Canadienne des Transports:*

Hon. Jean Marchand, C.P., Président.

M. J. Heads, Directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer.

M. L.G. Potvin, Directeur exécutif, Comité des transports aériens.

M. D.F. Smith, Contrôleur.

M. H.I. Wetston, Avocat général.

### *De l'Agence du transport du grain:*

M. Jack Horner, Administrateur.

### *Du Bureau canadien sur la sécurité aérienne:*

M. Bernard Deschênes, Président.

M. Ken Johnson, Directeur exécutif.

## HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Thursday, January 31, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

## CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le jeudi 31 janvier 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des***Transport****Transports**

## RESPECTING:

Annual Operating and Net Capital Investment  
Statement of the Great Slave Lake Railway for the year  
1983.

Capital Budget of the Laurentian Pilotage Authority for  
the financial year ended December 31, 1984.

Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority  
for the fiscal year ended March 31, 1984.

Annual Report of the Jacques Cartier and Champlain  
Bridges Incorporated for the fiscal year ended March  
31, 1984.

Annual Report of the Seaway International Bridge  
Corporation, Ltd. for the year 1983.

## CONCERNANT:

État financier sur l'exploitation ferroviaire, ainsi qu'un  
état montrant les immobilisations nettes, du Chemin de  
fer du Grand Lac des Esclaves, pour l'année 1983.

Budget d'établissement de l'Administration de pilotage  
des Laurentides, pour l'année financière terminée le 31  
décembre 1984.

Rapport de l'Administration de la voie maritime du  
Saint-Laurent pour l'exercice financier terminé le 31  
mars 1984.

Rapport des Ponts Jacques Cartier et Champlain  
Incorporée pour l'exercice financier terminé le 31 mars  
1984.

Rapport de la Corporation du Pont International de la  
Voie maritime, Ltée pour l'année 1983.

## WITNESSES:

(See back cover)

## TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Jean J. Charest  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Jack Ellis  
Michael Forrestall  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Ross Belsher  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Patrick Crofton  
Bill Gottselig  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Moe Mantha  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Hon. Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## ORDERS OF REFERENCE

Pursuant to Standing Order 46(4) the following papers were deemed referred to the Committee:

Monday, November 5, 1984

Annual Operating and Net Capital Investment Statement of the Great Slave Lake Railway, for the year 1983, pursuant to section 9 of the Great Slave Lake Railway Act, chapter 56, Statutes of Canada 1960-61.—Sessional Paper No. 331-1/99.

Capital Budget of the Laurentian Pilotage Authority for the financial year ending December 31, 1984, together with Order in Council P.C. 1984-3073, dated August 31, 1984, approving same.—Sessional Paper No. 331-1/420.

Monday, November 19, 1984

Report of the St. Lawrence Seaway Authority, together with the Auditor General's Report, for the fiscal year ended March 31, 1984, pursuant to subsection 75(3) of the Financial Administration Act, Chapter F-10, R.S.C., 1970.—Sessional Paper No. 331-1/242.

Report of The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, together with the Auditor General's Report, for the fiscal year ended March 31, 1984, pursuant to subsection 75(3) of the Financial Administration Act, Chapter F-10, R.S.C., 1970.—Sessional Paper No. 331-1/437.

Report of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., together with the Auditor General's Report, for the year 1983, pursuant to subsection 75(3) of the Financial Administration Act, Chapter F-10, R.S.C., 1970.—Sessional Paper No. 331-1/235.

## ORDRES DE RENVOI

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement, les documents suivants étaient réputés déferés au Comité:

Le lundi 5 novembre 1984

État financier sur l'exploitation ferroviaire, ainsi qu'un état montrant les immobilisations nettes, du Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, pour l'année 1983, conformément à l'article 9 de la Loi du Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, chapitre 56, Statuts du Canada, 1960-1961.—Document parlementaire n° 331-1/99.

Budget d'établissement de l'Administration de pilotage des Laurentides, pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1984, ainsi que copie de l'arrêté en conseil C.P. 1984-3073, en date du 31 août 1984, approuvant ce budget.—Document parlementaire n° 331-1/420.

Le lundi 19 novembre 1984

Rapport de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, y compris le rapport du vérificateur général pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1984, conformément à l'article 75(3) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C., 1970.—Document parlementaire n° 331-1/242.

Rapport des Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, ainsi que le rapport du vérificateur général y afférent, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1984, conformément à l'article 75(3) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C., 1970.—Document parlementaire n° 331-1/437.

Rapport de la Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée, y compris le rapport du vérificateur général, pour l'année 1983, conformément à l'article 75(3) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C., 1970.—Document parlementaire n° 331-1/235.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JANUARY 31, 1985

(5)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Angus, Benjamin, Cochrane, Forrestall, Gray (*Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine*), Hardey, Jourdenais, Nowlan and Taylor.

*Alternates present:* Messrs. Baker, Belsher, Crofton, Horner, Plamondon and Rompkey.

*Other member present:* Mr. Crosby.

*In attendance:* Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses:* From the *St. Lawrence Seaway Authority*: Mr. W.A. O'Neil, President. From the *Laurentian Pilotage Authority*: Mr. Paul Bailly, Chairman. From the *Canadian National Railway*: Mr. Brian Funnell, Chief Accountant, Mountain Region.

The Chairman presented the Second Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure as follows:

Your Sub-committee on Agenda and Procedure met on January 24, 1985 and agreed to recommend the following:

- 1) On Thursday, January 31, 1985 at 10:00 o'clock a.m., and 3:30 o'clock p.m., we will have as witnesses representatives from the Great Slave Lake Railway, the Laurentian Pilotage Authority, the St. Lawrence Seaway Authority, the Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and the Seaway International Bridge Corporation.
- 2) Your Committee is presently awaiting a reference regarding the Subject-matter of the Aeronautics Act. If that is forthcoming, we would meet promptly on that subject.
- 3) The Tribal Council of Indian Bands along the Thompson and Fraser Rivers in British Columbia have written to the Committee wishing to make representations regarding a CN Twin-Tracking Project through Indian Lands.

Considering those requests and combined with the desirability of the Committee to visit Ridley Island and Search and Rescue Operations on the West Coast, the Subcommittee recommends:

That in relation to its Order of Reference of April 12, 1984 being the Annual Report of the Canadian National Railways for the year 1983 the Chairman consult the Minister of Transport in order that the House give the Committee permission to travel to British Columbia to study the impact of railway operations.

On motion of Mr. Benjamin, the Second Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure was concurred in.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 31 JANVIER 1985

(5)

[Traduction]

Le Comité permanent du transport se réunit, ce jour à 10 h 05, sous la présidence de M. Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* MM. Angus, Benjamin, Cochrane, Forrestall, Gray (*Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine*), Hardey, Jourdenais, Nowlan, Taylor.

*Substituts présents:* MM. Baker, Belsher, Crofton, Horner, Plamondon, Rompkey.

*Autre député présent:* M. Crosby.

*Aussi présent:* De la *Bibliothèque du Parlement*: M. John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins:* De l'*Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*: M. W.A. O'Neil, président. De l'*Administration de pilotage des Laurentides*: M. Paul Bailly, président. Des *Chemins de fer nationaux du Canada*: M. Brian Funnell, comptable en chef, région de l'Ouest.

Le président présente le deuxième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure, libellé en ces termes:

Votre Sous-comité du programme et de la procédure se réunit, le 24 janvier 1985, et convient de faire les recommandations suivantes:

- 1) Le jeudi 31 janvier 1985, à 10 heures et à 15 h 30, nous interrogerons les représentants des organismes suivants: Le Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves; l'Administration de pilotage des Laurentides; l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée; la Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée.
- 2) Votre Comité s'attend à recevoir un Ordre de renvoi relatif à l'objet de la Loi sur l'aéronautique. Le cas échéant, nous nous réunirons dès que possible à ce sujet.
- 3) Les représentants du Conseil tribal des bandes indiennes le long des fleuves Thompson et Fraser ont fait parvenir, au Comité, des doléances relatives à un Programme de doublement des voies de CN à travers les terres indiennes.

A la lumière de ces demandes et comme il est opportun que le Comité se rende à l'île Ridley et visite l'unité des opérations de recherche et de sauvetage, sur la côte de l'Ouest, le Sous-comité préconise ce qui suit:

Étant donné que le rapport annuel des Chemins de fer nationaux pour 1983 constitue son Ordre de renvoi, que le président consulte le ministre des Transports pour obtenir que la Chambre autorise le Comité à se rendre en Colombie-Britannique afin d'y étudier les effets des opérations ferroviaires.

Sur motion de M. Benjamin, le deuxième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

Pursuant to Standing Order 46(4), the Committee commenced consideration of the Annual Reports of: the St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1984, the Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated for the fiscal year ended March 31, 1984 and the Seaway International Bridge Corporation, Ltd. for the year 1983.

Mr. O'Neil answered questions.

It was agreed,—That certain questions submitted by Mr. Jourdenais, M.P. be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-1"*)

Questioning resumed.

Pursuant to Standing Order 46(4) the Committee commenced consideration of the Capital Budget of the Laurentian Pilotage Authority for the financial year ended December 31, 1984.

Mr. Bailly answered questions.

Pursuant to Standing Order 46(4) the Committee commenced consideration of the Annual Operating and Net Capital Investment Statement of the Great Slave Lake Railway for the year 1983.

Mr. Funnell made an opening statement and answered questions.

At 1:05 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement, le Comité procède à l'étude des rapports annuels des organismes suivants: l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984; les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984; la Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée pour 1983.

M. O'Neil répond aux questions.

*Il est convenu*,—Que certaines questions soumises par M. Jourdenais, député, paraissent en annexe aux Procès-verbaux et témoignages de ce jour. (*Voir annexe «TRPT-1»*).

L'interrogatoire reprend.

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement, le Comité procède à l'étude du budget d'établissement de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1984.

M. Bailly répond aux questions.

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement, le Comité procède à l'étude de l'état financier sur l'exploitation ferroviaire, ainsi que d'un état où figurent les immobilisations nettes du Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, pour 1983.

M. Funnell fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 13 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, January 31, 1985

• 1002

**The Chairman:** Members, I see a quorum for the purpose of taking evidence, not a quorum for really doing any business. We are all in a new Parliament trying to make new precedents. Having sat as a member and witnesses having sat where they have, wasting time for many moons, I am hoping we can start on time. I know that is a little ideal, but today we can certainly start on time in the hearing of witnesses.

I would like to welcome those witnesses appearing before us on the St. Lawrence Seaway, the Laurentian Pilotage Authority, the Jacques Cartier and Champlain Bridges and the Great Slave Lake Railway.

I think the witnesses are all aware that we as the Transport Committee have not exhaustively studied some of these matters. One of them has been in the newspapers, of course, but some of them have not.

It was the thought of the committee to start this year with at least one examination of the estimates of these authorities. Since the St. Lawrence Seaway Authority covers a couple of others, we thought it would be best to have the officials of the St. Lawrence Seaway before us.

I do not know if Mr. O'Neil is here. He is. If you would introduce those who are with you, we can get underway.

• 1005

**Mr. W.A. O'Neil (President, St. Lawrence Seaway Authority):** Thank you, Mr. Chairman. I am here in my capacity as President of the St. Lawrence Seaway Authority to answer any questions you may like to put to us with regard to the Jacques Cartier and Champlain Bridges and, also, the Seaway International Bridge Corporation at Cornwall. With me I have two other members of the Authority, Mr. Blair and Mr. Laniel, along with other officers of the Authority, and hopefully we will be able to provide the information you may wish.

We did circulate a document within the last few days, through the clerk, with respect to the St. Lawrence Seaway Authority which we hope will provide some background information and perhaps answer some of the questions that might be in the members' minds. Thank you.

**The Chairman:** Certainly that is a good and concise opening, statement. I know several members have indicated to me an interest to ask questions, although a couple of them are not here right at the moment, but in normal sequence we take the spokesman for the Official Opposition, then the NDP and then the government. After that, since the government has a lot of members here, some of whom some may be interested in

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 31 janvier 1985

**Le président:** Nous avons le quorum voulu pour entendre des témoignages sinon pour décider de quoi que ce soit. Nous essayons toujours au début d'une législature de créer certains précédents. Étant député depuis très longtemps et sachant que les témoins ont, à bien des occasions, perdu beaucoup de temps, j'espère que nous réussirons à commencer à l'heure. Je sais que je me fais peut-être des illusions mais nous pouvons au moins aujourd'hui commencer à entendre nos témoins à l'heure.

Je souhaite la bienvenue aux représentants de la Voie maritime du Saint-Laurent, de l'Administration du pilotage des Laurentides, des Ponts Jacques-Cartier et Champlain et du *Great Slave Lake Railway*.

Ils savent probablement tous que notre Comité des transports n'a pas fait une étude exhaustive de toutes ces questions. Il y en a une qui a bien sûr fait les manchettes mais cela s'arrête à peu près là.

Le Comité a donc pensé cette année commencer par au moins un examen des budgets de ces administrations. Étant donné que l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent couvre deux autres administrations, nous avons jugé que le mieux serait de faire comparaître les fonctionnaires de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Je ne sais pas si M. O'Neil est ici. Oui. Pourriez-vous alors nous présenter ceux qui vous accompagnent afin que nous puissions commencer.

**M. W.A. O'Neil (président, administration de la Voie maritime du Saint-Laurent):** Merci, monsieur le président. Je suis venu à titre de président de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent répondre aux questions que vous voudrez nous poser sur les ponts Jacques Cartier et Champlain, et sur la Corporation du pont international de la Voie maritime à Cornwall. Je suis accompagné d'autres membres de l'Administration, notamment M. Blair et M. Laniel et nous espérons ainsi pouvoir vous fournir les renseignements que vous demanderez.

Nous avons ces derniers jours fait circuler un document sur l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent par l'intermédiaire du greffier. Nous espérons qu'il aura ainsi déjà répondu à certaines de vos questions. Merci.

**Le président:** Ma foi, voici une introduction parfaitement concise. Certains députés m'ont signalé qu'ils avaient des questions à poser mais il y en a deux qui ne sont pas encore arrivés. Normalement, toutefois, nous donnons d'abord la parole au porte-parole de l'Opposition officielle puis au NPD et ensuite aux députés ministériels. Après quoi, étant donné que la majorité est très fortement représentée aujourd'hui, et

[Texte]

asking questions, I will balance it out—not necessarily in a rotation system but on balance of bodies present compared to bodies that are relevant. So Mr. Baker, do you have some questions on the St. Lawrence Seaway Authority?

**Mr. Baker:** I certainly do, Mr. Chairman, but I would like to pass and be recognized on the third round.

**The Chairman:** We will certainly recognize you again. We will see on what round. Of course, once we go through the first...

**Mr. Baker:** Excuse me, Mr. Chairman, I do not mean the third round, I mean as the third questioner, if I could.

**The Chairman:** Okay, that is better.

**Mr. Baker:** I want to see how the witness handles the obvious questions related to recent happenings on the Seaway.

**The Chairman:** That is very good of you to let your position go. As long as it is the first round, you have 15 minutes. After that, we get down into the shorter periods.

**Mr. Baker:** Ten minutes.

**The Chairman:** Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. O'Neil, I do not want to deal with the recent happenings, so my hon. friend will not get any help from me in terms of laying the groundwork. What I do want to speak with you about is the whole question of Seaway tolls. I am from Thunder Bay and, as you know, the Port of Thunder Bay is keenly interested in the goings-on on the lakes and the impact of tolls, fees, what have you. Would you start, please, by giving me an indication as to what it costs for either a laker or a "saltie" to go through your system, either to pick up a load of grain in Thunder Bay or with a load of grain on a laker going through the system and then going back empty—what is the average cost?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, the cost on Seaway tolls, of course, is dependent on the size of the ship; therefore I will have to speak either in general terms or take average-size ships.

If we would look at, say, the maximum size Canadian vessel, which is roughly 25,000 tonnes, and if it made the trip right through the whole system from Thunder Bay down, the tolls would be about \$27,000. Now, there is a different rate for a light ship, of course, and a ship is ballast than there is for a loaded vessel. If we were talking about a smaller ship which would be an ocean-going vessel down in the size of 13,000 tonnes or even smaller, say, 11,000 tonnes, that would drop to something like \$18,000.

**Mr. Angus:** In terms of the salties, does that include pilotage?

**Mr. W.A. O'Neil:** No. Mr. Chairman, I am giving the St. Lawrence Seaway Authority tolls because we do not have the

[Traduction]

qu'ainsi certains députés voudront peut-être poser des questions, j'essaierai d'équilibrer un peu les choses—pas nécessairement en fonction des partis représentés, mais des députés présents. Monsieur Baker, avez-vous des questions à poser sur l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent?

**M. Baker:** Certainement, monsieur le président, mais je préférerais passer mon tour et n'intervenir qu'au troisième tour.

**Le président:** Nous vous redonnerons certainement la parole. Nous verrons à quel tour. Il est évident qu'après le premier...

**M. Baker:** Excusez-moi, monsieur le président, je ne voulais pas dire le troisième tour, je voulais être le troisième à poser des questions, si vous le permettez.

**Le président:** D'accord, c'est mieux ainsi.

**M. Baker:** Je veux d'abord voir comment le témoin répond aux questions évidentes liées aux incidents récents sur la Voie maritime.

**Le président:** Vous pouvez tout à fait passer votre tour et tant qu'il s'agit du premier tour de questions, vous disposez de 15 minutes. Après quoi, les tours sont plus courts.

**M. Baker:** Dix minutes.

**Le président:** Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Justement, monsieur O'Neil, je n'ai pas l'intention de traiter des incidents récents si bien que je ne vais pas pouvoir aider mon collègue à cet égard. Je veux plutôt parler de toute la question des péages sur la Voie maritime. Je viens de Thunder Bay et, comme vous le savez le port de Thunder Bay s'intéresse fortement à ce qui se passe sur les lacs et à l'incidence des péages, etc. Pourriez-vous tout d'abord me donner une idée de ce qu'il en coûte pour un navire des lacs ou un navire de haute mer d'emprunter votre réseau, soit pour aller chercher un chargement de céréales à Thunder Bay soit pour emprunter la Voie maritime avec un chargement de céréales et revenir à vide. Quel est le coût moyen?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, le péage sur la Voie maritime dépend évidemment des dimensions du navire; il faudra donc que je vous réponde, soit de façon générale, soit en considérant des navires de tonnage moyen.

Prenez le navire canadien de tonnage maximum, environ 25,000 tonnes, s'il emprunte toute la Voie maritime à partir de Thunder Bay, cela lui coûtera environ 27,000\$ de péage. Le tarif est différent pour un navire plus léger et cela coûte moins cher si le navire n'est pas chargé. Si vous prenez un navire moins important qui va dans l'océan et qui peut avoir un tonnage de 13,000 tonnes ou même moins, 11,000 tonnes, par exemple, le péage tomberait alors à quelque 18,000\$.

**M. Angus:** Pour les navires de haute mer, cela inclut-il le pilotage?

**M. W.A. O'Neil:** Non, monsieur. Je parle des péages de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent car ce

## [Text]

responsibility for the other charges—the port charges and pilotage charges.

**Mr. Angus:** Within the context of the competitive nature of shipping any bulk commodity through the Seaway, whether it be grain, coal, ore, what have you, as compared to the potential, at least on the one hand for shipping it from the Prairies down through the Mississippi barge system and out, which I gather the Americans are doing a lot these days.

• 1010

Even within Canada the tendency now is to look more towards the west, given the improvement of the rail system, the twinning, the fact that Prince Rupert is now in operation. I gather there was some grain diverted from Thunder Bay to Prince Rupert during the time when the bridge was closed and we had the bottleneck.

Have you done any kind of analysis to determine your competitive state relative to the fees you are charging, to see whether you are in fact helping, hindering, or have no impact at all on the movement of commodities?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, if we look at the cost of Seaway tolls with respect to the products we are handling—and we are talking principally of grain here—the Seaway tolls would average about \$1 per ton. This would be about 0.5% of the value of the cargo and about 2% of the cost of the total transportation. I think if we look at the question in that light, then perhaps it does indicate what the impact of the Seaway tolls has on the movement of these cargoes.

We are conscious of what is happening on the American side with grain going down the Mississippi. Any studies we have been made aware of, or have examined ourselves, indicate that, to start with, this is largely due to a certain captive area down the Mississippi and, secondly, to the depressed rates on the barge traffic of the Mississippi. Due to the economic conditions in the United States up until the last couple of years, there has been a surplus of barges. The cost of shipping southerly to the Gulf of Mexico has been extremely low, lower than the rates which people require to break even. Then, of course, the shipping rate out of the Gulf has been affected by the generally depressed ocean shipping market. This has resulted in a total overall package of costs that is substantially lower than one would normally expect.

We have not been made aware of any major diversions from the normal Seaway route to either the Mississippi or the American east coast. The problem is compounded by the fact that there has been deregulation in the American railways and they have become quite competitive. I am told in some instances they are offering rates from places like Toledo—there is some sort of a cut-off point in there—which would be competitive with shipments down through the Great Lakes and through the Gulf, the Gulf of St. Lawrence that is.

**Mr. Angus:** Are you aware, Mr. President, that the directors of Saskatchewan Wheat Pools were instructed by their

## [Translation]

n'est pas nous qui percevons les autres droits—les droits de port et les droits de pilotage.

**M. Angus:** Considérant l'aspect concurrence, le transport maritime de marchandise en vrac par la Voie maritime, qu'il s'agisse de céréales, de charbon, de minerai, etc., par rapport à ce que coûterait le transport par chaland sur le Mississippi au départ des Prairies, ce qui est, je crois, la solution actuellement choisie par les Américains; considérant donc ces deux possibilités, quelle différence de coût y a-t-il?

Même au Canada, la tendance est de songer davantage à l'Ouest maintenant que le réseau de chemin de fer a été amélioré, que l'on a doublé les voies et que le port de Prince Rupert est ouvert. J'ai cru comprendre que l'on a transporté des céréales de Thunder Bay à Prince Rupert pendant que le pont était fermé et que nous avons connu ce bouchon.

Avez-vous essayé d'analyser la compétitivité de vos tarifs pour voir si vous aidez, gênez ou n'avez aucun effet sur le mouvement des marchandises.

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, si nous considérons le coût des péages le long de la Voie maritime par rapport aux produits que nous transportons—et il s'agit essentiellement ici de céréales—cela représente en moyenne 1\$ la tonne. Soit environ 0,5 p. 100 de la valeur du chargement et 2 p. 100 du coût total de transport. Si nous considérons donc la question sous ce jour peut-être cela indique-t-il l'incidence des péages perçus le long de la Voie maritime sur le mouvement de ces chargements.

Nous savons ce qui se passe du côté américain où l'on transporte les céréales sur le Mississippi. Toutes les études dont nous avons eu connaissance ou que nous avons nous-mêmes examinées semblent indiquer que tout d'abord, ceci est largement dû à une certaine région le long du Mississippi et également à la chute des tarifs du transport par chaland sur le Mississippi. Étant donné la conjoncture économique aux États-Unis jusqu'aux dernières années, il y avait un excédent de chalands. Le coût de transport maritime par le Sud jusqu'au Golfe du Mexique était donc extrêmement faible, inférieur au tarif nécessaire pour ne pas essuyer de pertes. Il est évident que les tarifs de transport maritime, à partir du golfe, ont été touchés par le marché généralement ralenti des transports par mer. Ainsi le coût total est-il sensiblement inférieur à ce que l'on attendrait normalement.

Nous n'avons pas eu connaissance de détournements majeurs de chargements empruntant normalement la Voie maritime vers le Mississippi ou la côte Est américaine. Il faut également considérer la déréglementation touchant les chemins de fer américains qui offrent maintenant des tarifs tout à fait compétitifs. J'ai appris que dans certains cas ils offrent des tarifs à partir de Tolédo—c'est un genre de station—qui se comparerait favorablement au transport par les Grands lacs et le Golfe du Saint-Laurent.

**M. Angus:** Savez-vous que les administrateurs des pools de blé de la Saskatchewan se sont vus demander par leurs

## [Texte]

membership at a meeting this past fall to investigate the cost of shipping Canadian grain down through the Mississippi system? Are you aware of that, and has your organization been monitoring it to see what the impact will be on the Seaway?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, I am aware of this through newspaper reports and through a casual conversation with Mr. Wright of the Saskatchewan Wheat Pool. He attends an information session which the Seaway Authority holds with the users twice a year. It was held two days ago. This is an opportunity for us to explain what is going on in the Seaway Authority to the major users of the system and to hear their views as to how the Seaway is being operated. One of those in attendance was a representative from the Saskatchewan Wheat Pool.

This point did not come up just as you put it; as I say, it was in casual conversation. We are aware of it and, of course, if and when it progresses we expect there would be some consultation with the Seaway Authority in which we would participate. If I may, sir, we have also spoken with our counterparts on the American side, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation who, generally speaking, monitor what is going on in the transportation side in the United States. And they have advised us that they are doing some work on this now, they have engaged consultants, and as soon as this becomes available... well, they are dwelling mostly on the American movements, not the Canadian, but some of the same factors apply, and this information will be made available to us. Then we can translate it into something that would be perhaps important for the Sask Pool people and others in the west.

• 1015

**Mr. Angus:** In that response, are you suggesting that the Seaway Authority would not be adverse to adjusting their tolls and fees, etc. downward if it were found that because of the changes in the Western Grain Stabilization Act and the way in which payments are made farmers are now looking towards that cheaper mode? Would the Seaway be willing to lower its rates in order to remain the prime mover of grain to eastern markets?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, that question is a bit more complicated than just what the St. Lawrence Seaway Authority would do. We would have to look at the mandate the Seaway has, which is for it to be financially self-sufficient. This mandate was given to us in 1977 when the debt structure for the Authority was changed and the outstanding debt of \$624 million was turned into equity. We had an outstanding item of interest, which appears in our financial statement, which was held in abeyance and has to be dealt with. So for the Authority to be able to respond to what you have suggested would require some examination of what this would do on our financial picture.

I might say that at the present time, of course, the rates for grain are lower than for other bulk commodities. The rate for grain through the Montreal-Lake Ontario section is lower than

## [Traduction]

membres à une réunion l'automne dernier de se renseigner sur le coût de transport de céréales canadiennes par le Mississippi? Êtes-vous au courant et avez-vous surveillé la situation pour évaluer l'incidence que cela aurait sur la Voie maritime?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, je suis au courant par les journaux et suite aux conversations que j'ai eues par hasard avec M. Wright du Pool de blé de la Saskatchewan. Il assiste en effet à une séance d'information qu'organise l'Administration de la Voie maritime deux fois par an à l'intention des usagers. C'était il y a deux jours. Cela nous permet d'expliquer ce qui se passe à l'administration aux principaux usagers de la Voie maritime et de leur demander leur avis sur le service offert. Un des participants était donc un représentant du Pool de blé de la Saskatchewan.

Toutefois, il ne s'agissait pas là de me mettre au courant, nous avons simplement par hasard abordé le sujet. Nous sommes au courant et il est évident qu'au fur et à mesure que les choses évolueront, nous participeront probablement à certaines consultations. Nous avons également parlé à nos homologues américains, la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* qui, de façon générale, surveille ce qui se passe en matière de transport aux États-Unis. Ils nous ont indiqué qu'ils étudient actuellement la question, qu'ils avaient engagé des experts-conseils et que dès qu'ils auraient des résultats—évidemment, ils insistent davantage sur les mouvements américains, et non pas canadiens, mais certains des facteurs sont les mêmes, dès qu'ils auraient donc des résultats, ils nous les communiqueraient. Nous pourrions alors les interpréter pour voir si ce peut être important pour le pool de la Saskatchewan et d'autres dans l'Ouest.

**M. Angus:** Voulez-vous dire que l'Administration de la Voie maritime ne verrait pas d'inconvénient à réviser ses tarifs de péage et autres droits. Si l'on s'apercevait que du fait des modifications apportées à la Loi sur la stabilisation du grain de l'ouest et de la façon dont sont effectués les paiements, les céréaliculteurs envisagent maintenant ce mode de transport meilleur marché? La Voie maritime serait-elle alors disposée à baisser ses tarifs pour rester le principal transporteur de céréales vers les marchés de l'Est?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, la question est un peu plus complexe. Il nous faudrait considérer le mandat de la Voie maritime qui comporte l'autofinancement. Ce mandat nous a été conféré en 1977 lorsque la dette de 624 millions de dollars de l'Administration a été transformée en actif. Nous avions un montant d'intérêts en souffrance qui figure dans notre état financier et qui est resté en suspens. C'est donc un élément à considérer. Pour que l'Administration fasse ce que vous suggérez, il faudrait d'abord examiner ce que cela représenterait pour nous du point de vue financier.

Je puis dire qu'à l'heure actuelle, bien sûr, les tarifs céréaliers sont inférieurs à ceux que nous pratiquons pour d'autres marchandises en vrac. Le tarif pour les céréales

## [Text]

that for other bulk, so the toll on bulk cargo would be something like 85¢ per tonne, whereas it is less than that for other products. Food grains and feed grains are 52¢ and bulk cargo is 85¢, so when the toll structure was established in 1978 there was already an advantage given to the grain industry. Now whether we would be in a position to further that or not would depend on, as I say, our basic mandate and an examination of the total financial picture of the Authority.

**Mr. Angus:** Clearly, it would be up to the government of the day to be the body to make that determination initially. If it came to the point where you saw your ability to move grain being undercut by decisions made by western farmers to find a cheaper vehicle—say, take it out through the Mississippi system—would the Seaway at least be prepared to recommend to the Minister that the mandate may have to be looked at to see whether or not you can remain on a break-even basis, in order to ensure that grain will still move along the St. Lawrence system as opposed to going through the U.S.?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, I think the proper answer is that we would have to look at all the components that go into the cost of transporting grain from Thunder Bay to either the St. Lawrence River ports or directly offshore. They are made up of the elevation charges and port charges at the head of the lakes and the same charges on the river. That is one component.

The transportation cost, which is part of the shipping cost—that is, the one which is put on by the ship owners—is another cost. Pilotage is another. And the Seaway is another, of course. So I think it would be unfair to focus on one only. I think it would be necessary to look at this whole range of things which comprises the total cost of moving the product, and then ask, if we deal with them individually or collectively, what would happen. Of course, the government has no control over the shipping rates. It is an uncontrolled industry and it is the marketplace that determines. So I think we would have to look at it in that context before we would feel very confident in making any recommendation to the government with respect to Seaway tolls alone.

• 1020

**Mr. Angus:** Over the last five or six years, has there been a decline in the number of salties coming up through the St. Lawrence system to Thunder Bay?

**Mr. W.A. O'Neil:** The last five years.

**Mr. Angus:** Or for whatever period you may have done some work on.

**Mr. W.A. O'Neil:** Perhaps we have some figures here which I can present, but I do not have them right at my fingertips. My impression is that there is not a tremendous decrease in the number of salties. Why I am hesitating a bit is that the salties are kind of a peculiar trade; they are not as stable in the Great Lakes as the inland ships are. A lot of the salties deal with American grain, more so than with Canadian grain. My impression is that the Wheat Board, who are responsible for

## [Translation]

transportées sur la section Montréal—lac Ontario est inférieur à notre tarif pour d'autres marchandises en vrac. Pour ces autres marchandises, il est d'environ 85c. la tonne alors qu'il est inférieur pour les céréales et grains de provende, 52c. la tonne. Ainsi donc lorsque le système de péage a été mis sur pied en 1978, on donnait déjà un avantage à l'industrie céréalière. Maintenant, savoir si nous pourrions pousser cela plus loin ou pas dépend, je le répète, de notre mandat et de la situation financière générale de l'Administration.

**M. Angus:** En fait, il appartiendrait au gouvernement d'alors de prendre cette décision. Si l'on en arrivait au point où vous ne soyez plus en mesure de transporter des céréales parce que les céréaliculteurs de l'Ouest auraient décidé de trouver un moyen meilleur marché—par exemple par le Mississippi—la Voie maritime serait-elle alors prête à recommander au ministre que l'on examine son mandat pour voir si vous pouvez ou non équilibrer votre budget afin de faire en sorte que les céréales continuent à emprunter la Voie maritime du Saint-Laurent plutôt que de passer par les États-Unis?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, je crois que je dois vous répondre qu'il faudrait alors examiner tous les éléments qui entrent dans le coût de transport de céréales de Thunder Bay aux ports du Saint-Laurent ou directement à l'étranger. Il y a les tarifs des silos et les droits portuaires à la tête des lacs ainsi que le long du fleuve. C'est un élément.

Le coût de transport, qui fait partie du coût de transport maritime, celui des armateurs—est autre chose. Le pilotage est un autre élément encore. La Voie maritime un autre, bien sûr. Je crois qu'on ne peut donc pas considérer ces divers éléments séparément. Il serait nécessaire d'envisager tout l'éventail de choses qui représentent le coût total du transport du produit avant de se demander, si on le considère individuellement ou collectivement, ce qui arriverait. Il est évident que le gouvernement n'a pas le moyen de contrôler les tarifs imposés par les armateurs. C'est le marché qui les détermine. C'est donc sous cet angle que nous devons examiner la question pour être en mesure de présenter au gouvernement, en toute confiance, des recommandations portant uniquement sur le péage de la Voie maritime du Saint-Laurent.

**M. Angus:** Au cours des cinq ou six dernières années, y a-t-il eu une diminution du nombre des bâtiments de mer remontant à Thunder Bay par la voie du Saint-Laurent?

**M. W.A. O'Neil:** Vous parlez des cinq dernières années.

**M. Angus:** Je veux dire pendant la période que vous avez étudiée.

**M. W.A. O'Neil:** J'aurais peut-être des chiffres à vous donner, mais je ne les ai pas sous la main. J'ai l'impression toutefois que le nombre des bâtiments de mer n'a pas considérablement diminué. Si je ne suis pas plus affirmatif, c'est parce que les bâtiments de mer forment une catégorie à part: en effet, dans les Grands lacs, ils n'ont pas la stabilité des navires des eaux intérieures. Un grand nombre d'entre eux transportent des céréales américaines plutôt que des céréales canadiennes.

[Texte]

determining how the product will be shipped, and who select the vessels—they make the arrangements for the shipments—keep a certain mix of salties in with the lakers. But I do not believe there is any substantial decrease in salties.

**Mr. Angus:** The reason I am asking, Mr. Chairman, just to conclude, is I spoke with officials of the N.M. Paterson and Sons Ltd. lines this morning. They indicated that it was their feeling that a lot more salties were now going to New Orleans to pick up American grain, because, as you point out, they no longer want to pay the \$18,000 fee from the Seaway, plus, I gather, another \$16,000 to \$18,000 of pilotage fees, when they can go to the American port without that kind of fee structure. They also indicated that Paterson's haulage of grain from the twin ports of Duluth and Superior have dropped from a million tonnes a year to about 100,000 tonnes a year because of that shift. I am just sort of pointing that out as a concern from our area. We see a number of things eroding our security in the grain movement system, and I would encourage the authority to take whatever steps it has to in order to protect that.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Do you want to respond to that, Mr. O'Neil? It is a comment, really.

Thank you, Mr. Angus.

Well, gentlemen, that is the first round.

We have a very interesting situation here, and I do not know if members want to sort of give a provisional change to our normal procedure to get more members involved in the questioning at this stage.

The next questioner is Mr. Baker, but he wanted to step down to third, so Mr. Taylor will be the next questioner for 15 minutes. I am thinking, why do we not have less time and more questioners when we have them all here?

I also want to point out to members—and I know from previous experience that we all get a lot of papers—as we are having questions from those on deck, the clerk did circulate, two days or so ago, the executive summary on the St. Lawrence Seaway, which is an interesting document. If any of the members and alternates were to have received that, I am subtly suggesting that if you do not have it in front of you, and want to have a look at it, we have some extra copies. It is an interesting document. I do not want to provoke a lot of questions.

I myself, colleagues, have the St. Lawrence Seaway Authority annual report in front of me, and at some stage, Mr. O'Neil, I would like you to explain whether it is your custom not to put in the annual report the directors and the officers of

[Traduction]

nes. J'ai l'impression que la Commission canadienne des grains, qui est chargée de décider du mode d'expédition des produits et du choix des navires—car c'est elle qui organise les chargements—tient à ce que la composition des navires soit mixte, c'est-à-dire qu'il y ait, parmi les navires des Grands lacs, un certain nombre de navires de mer. Mais je ne crois pas que ces derniers aient particulièrement diminué.

**M. Angus:** Je voudrais dire en conclusion, monsieur le président, que si je pose cette question, c'est parce que je me suis entretenu ce matin avec les représentants des lignes *N.M. Paterson and Sons Ltd.* qui m'ont dit avoir l'impression qu'un nombre plus grand de bâtiments de mer allaient jusqu'à la Nouvelle-Orléans pour charger des grains américains. La raison en est qu'ils ne veulent plus payer les 18,000\$ de péage de la Voie maritime auxquels s'ajoutent, je crois, 16,000\$ à 18,000\$ de droits de pilotage quand il leur est possible d'avoir accès à un port américain sans encourir ce genre de dépense. Ils m'ont également fait savoir qu'en raison de cette restructuration, le volume de grain transporté par Paterson à partir des deux ports de Duluth et Superior est passé d'un million de tonnes par an à environ 100,000 tonnes. Je voulais simplement vous signaler que cette question ne manquait pas de nous préoccuper. Un certain nombre d'éléments battent en brèche la position que nous occupons dans le système de transport des grains, et nous prions le gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour parer à ce danger.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Voulez-vous répondre à cela, monsieur O'Neil? Il s'agit en réalité d'une remarque.

Je vous remercie, monsieur Angus.

Nous avons donc terminé le premier tour, messieurs.

Nous nous trouvons ici devant un cas singulier, et je ne sais si les membres désirent modifier la procédure habituelle afin de susciter davantage de questions.

C'est maintenant le tour de M. Baker, mais celui-ci ayant préféré ne venir qu'en troisième lieu, c'est à M. Taylor de prendre son tour pendant un quart d'heure. Je me demande pourquoi nous n'avons pas moins de temps et davantage de personnes pour poser des questions, puisque nous sommes si nombreux?

Je sais que nous sommes tous inondés de documents, mais je voulais signaler aux membres du Comité que le greffier a diffusé il y a un ou deux jours un document particulièrement intéressant, à savoir le résumé de synthèse sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Si les membres du Comité ou leurs suppléants l'ont reçu mais ne l'ont pas sous les yeux, et aimeraient y jeter un coup d'œil, je leur fais remarquer que nous avons quelques exemplaires en supplément, et que ce document présente un grand intérêt. Mais je ne tiens pas à provoquer trop de questions.

J'ai sous les yeux, mes chers collègues, le rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et j'aimerais savoir, monsieur O'Neil, s'il est d'usage chez vous de ne pas y faire figurer les noms des directeurs et du personnel

[Text]

the authority, because I cannot seem to find that. It is in some of the other annual reports, and certainly it is customary to have it in the annual report.

And secondly, in a very brief way, before we come to the next questioner, could you, since your opening statement was short, to say the least, explain how the Authority works with the other two authorities that in effect you are responsible for; that is, I guess, the Champlain Bridge and the Jacques Cartier Bridge? Mr. Angus touched on this. If you are responsible for the bridges, how do we avoid what happened to one of the other bridges in your Authority? That may be for members' questions.

• 1025

I would like to know, for my own peace of mind, how you interrelate those two other bridge authorities? Why are there separate bridge authorities when you have other bridges under your general authority? Can you answer that before I call Mr. Taylor, but very concisely?

**Mr. W.A. O'Neil:** Yes, Mr. Chairman. In answer to your first question, in our annual report at the centre page, where you go from English to French, you will find a list of offices of the Seaway Authority and executive officers. It is exactly at the stapled centre portion.

**The Chairman:** Yes, I have it. Do you have directors?

**Mr. W.A. O'Neil:** No, sir, we do not. The Seaway Authority is constituted of three members and has been since it was formed in 1954. The other two are with me today. The other officers are on the staff of the authority.

I shall take the relationship between the authority and the Jacques Cartier and Champlain Bridges one by one, if I may. In 1977 or 1978, these two bridges were the responsibility of the National Harbours Board. They had been constructed by the Harbours Board and operated by them. The government of the day decided it wished to change this, removed the responsibility for these structures from the Harbours Board and placed them under the St. Lawrence Seaway Authority.

For operation and administration purposes, a subsidiary Crown corporation was established, the Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated. That is the relationship between the Seaway Authority and the Jacques Cartier and Champlain Bridges.

With respect to the Seaway International Bridge Corporation Ltd., at Cornwall that structure was jointly built by Canada and the United States prior to 1959, during the Seaway construction period. It is an international bridge and has always maintained an international connotation. In the first stages it was constituted as a subsidiary of the Seaway Authority.

We have many other bridges in the Seaway. I am sure we will be talking about the Valleyfield Bridge sometime this morning. The other bridges are directly owned and, in most

[Translation]

d'encadrement, car je n'arrive pas à les y trouver. Or on trouve toujours cette liste dans les autres rapports annuels, et c'est certainement l'usage.

D'autre part, et très succinctement, avant de donner la parole à l'intervenant suivant, pourriez-vous, compte tenu de la brièveté de votre déclaration préliminaire, nous expliquer en quoi consiste la coopération de l'Administration avec les deux autres sociétés responsables du Pont Champlain et du Pont Jacques-Cartier? M. Angus a abordé cette question. Si les ponts relèvent de vous, comment évitons-nous un incident comme celui qui s'est produit avec l'un des autres ponts dont vous êtes responsable? Ceci compte comme question posée par les membres.

J'aimerais, pour être rassuré, savoir quelles sont les relations réciproques avec les deux autres administrations des ponts? Pourquoi y a-t-il d'autres administrations des ponts alors que vous-même avez d'autres ponts sous votre responsabilité générale? Pouvez-vous en peu de mots, me répondre avant que je ne donne la parole à M. Taylor?

**M. W.A. O'Neil:** Oui, monsieur le président. En réponse à votre première question la liste des directeurs et des cadres de l'administration de la voie du Saint-Laurent se trouve sur la page du milieu de notre rapport annuel dans la colonne de droite.

**Le président:** Ah oui, je vois. Avez-vous des directeurs généraux?

**M. W.A. O'Neil:** Non monsieur. L'administration de la voie maritime du Saint-Laurent est constituée, depuis sa fondation en 1954, de trois membres, tous trois présents ici aujourd'hui. Les autres cadres font partie du personnel de l'administration.

Je vais vous parler successivement de la relation entre l'administration et le pont Jacques-Cartier d'abord, puis le pont Champlain, si vous le permettez. En 1977 ou en 1978, ces deux ponts relevaient du Conseil des ports nationaux, qui avait assuré leur construction et leur exploitation. Le gouvernement de l'époque en a décidé autrement et a déchargé le Conseil des ports nationaux de cette responsabilité pour la confier à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Une filiale de sociétés de la Couronne a été fondée pour administrer et exploiter ces ponts, à savoir les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. Telle est donc la relation entre l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et les ponts Jacques-Cartier et Champlain.

En ce qui concerne la Corporation du pont international de la voie maritime Limitée, à Cornwall, la construction en a été assurée conjointement par le Canada et les États-Unis, avant 1959, pendant la période de construction de la voie maritime. Il a eu, dès l'origine, le statut de pont international et a constitué, dès le début, une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

La Voie maritime comprend beaucoup d'autres ponts et je suis certain que nous aborderons, au cours de la matinée, la question du pont de Valleyfield. Deux autres ponts sont la

*[Texte]*

cases, maintained by the St. Lawrence Seaway Authority. Variations on this depend on precisely where we are and the nature of the bridge but, in global terms, they are owned by the Seaway Authority.

**The Chairman:** Thank you very much. Just one short question. I am not trying to make a thing out of your page of the executive, I was just trying to find it and could not. That is why I asked the question. You say there are three members of the Authority: yourself as president and Mr. Blair and then there is a vacancy, but I see the man in the room today. Is he really the third musketeer? Is he the third person on the Seaway Authority, Mr. Laniel?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, the report is to March 31, 1984.

**The Chairman:** There have been some changes since.

**Mr. W.A. O'Neil:** This is our annual report for that period. The significance of the colour and so on is that it was the 25th anniversary of the Seaway. This funny little symbol on the front is to designate American and Canadian participation, to show the 25 years, and the saltwater and inland ships.

The reason that the list of officers is as shown is just that. The changes were made subsequent to March 31, 1984, and therefore the name of Mr. Laniel does not appear. He joined the Seaway Authority in the fall of 1984.

**The Chairman:** Is that the only change in the annual report in terms of names on this page, the page that has the executive officers?

**Mr. W.A. O'Neil:** Yes, sir.

**The Chairman:** Okay. A last general question.

I have read your executive summary and, again, I read it quickly. How many people do you have in the Seaway Authority to carry out your responsibility? What is the size?

**Mr. W.A. O'Neil:** Roughly 1,060 at the present time. They are split between the Welland Canal—what we call the Montreal to Lake Ontario section—our eastern region, our Cornwall office and our Ottawa office.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you very much.

Mr. O'Neil, I wanted to ask some general questions on the operation and the financing. But before doing that, and as a follow-up from the chairman's question, of that total number of people involved in the Seaway Authority, how many are management and how many are, what you might call, labour?

**Mr. W.A. O'Neil:** We have roughly 400 people in our eastern region; 65 would be considered administrative types—that is, engineers and supervisory. In our western region, the

*[Traduction]*

propriété directe de l'Administration et, dans la plupart des cas, leur entretien est assuré par elle. Il y a des différences, certes, selon l'emplacement et la nature du pont mais d'une façon générale, ils sont la propriété de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup. Encore une simple petite question: si je vous ai demandé où se trouvait la liste des membres de votre direction, c'est simplement parce que je n'arrivais pas à la trouver. Vous disiez qu'il y a trois membres de cette administration, à savoir vous-même, comme président, M. Blair et il n'y avait pas de troisième nom, mais je vois une troisième personne avec vous aujourd'hui. Est-ce le troisième membre de la troïka? Est-ce de M. Laniel, qui complète votre triumvirat?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, le rapport est établi jusqu'au 31 mars 1984.

**Le président:** Et depuis, il y a eu des modifications.

**M. W.A. O'Neil:** C'est notre rapport annuel pour cette période, qui marquait le 25<sup>e</sup> anniversaire de l'Administration, d'où la signification des couleurs. Quant à l'illustration de la couverture, elle symbolise un quart de siècle de collaboration américaine et canadienne, et les bâtiment d'eau douce et de mer.

Si le nom de M. Laniel ne figure pas dans la liste de la direction, c'est que les changements sont survenus postérieurement au 31 mars 1984, et qu'il n'a fait son entrée à l'Administration de la voie maritime qu'à l'automne de 1984.

**Le président:** Est-ce le seul changement survenu dans la liste des directeurs publiée dans le rapport annuel?

**M. W.A. O'Neil:** Oui monsieur.

**Le président:** Très bien. Une dernière question d'ordre général.

J'ai lu, mais rapidement, votre synthèse. À combien s'élèvent les effectifs de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent? Quel en est le nombre?

**M. W.A. O'Neil:** Environ 1,060 à l'heure actuelle, répartis entre le canal Welland—ce que nous appelons le tronçon Montréal-Lac Ontario—la région de l'est, le bureau de Cornwall et le bureau d'Ottawa.

**Le président:** Je vous remercie. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Merci beaucoup.

Monsieur O'Neil, je voudrais vous poser quelques questions concernant l'exploitation et le financement. Auparavant toutefois et pour revenir à la question du président, combien, sur le nombre total de vos effectifs, font partie du personnel d'encadrement et combien sont les autres, ceux que vous pourriez qualifier de travailleurs?

**M. W.A. O'Neil:** Grosso modo, nous avons environ 400 personnes dans la région de l'est, dont 65 peuvent être considérées comme personnel administratif, ingénieurs et

[Text]

Welland Canal, we have 530 positions, again about 63 of them are administration and engineering. In our head office, headquarters and engineering groups, we have 184 people. Generally speaking, they would be engineers, management and staff people. That is a total of 1,080 as of December 31, 1984.

**Mr. Taylor:** I see; 1,080 in total. And how many are management?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, we have to be a little bit careful because we are unionized, and some of our people are classed as "excluded" people, which some might consider management but in fact are not. They are excluded for the purposes of the union agreement and could be clerks, typists, stenographers—that sort of thing. So I would say that in what I consider to be management level, we have in the range of 50 people.

**Mr. Taylor:** Why are some excluded, and are neither management nor labour?

**Mr. W.A. O'Neil:** They are people, for instance, who are in "excluded" positions at comparable jobs to those in the union because of the nature of their work. As an example, in personnel in our Cornwall staff group, and in our two regions, all the people in the personnel community are excluded from the union. It is one of the arrangements that was made when the Seaway was unionized. Therefore, we would have from the top director right down to the bottom clerk, say, they would all be excluded from the union. They would appear in what might be considered the management group but, in fact, they are not management. That is the reason. We are unionized right through . . . well, we have an operation and maintenance group which includes all our operation and maintenance employees—those on the locks, the bridges, operating them, and those who maintain them. In addition, all our supervisors and our engineers are in the same union. So the bulk of the employees of the Seaway Authority are in the union.

**Mr. Taylor:** Does the excluded group receive the same wages as those in the union for comparable work?

**Mr. W.A. O'Neil:** For comparable work, essentially the same.

**Mr. Taylor:** But they pay nothing to the union.

**Mr. W.A. O'Neil:** That is correct.

**Mr. Taylor:** Is that fair?

**Mr. W.A. O'Neil:** That was a decision of the Canada Labour Relations Board when the Seaway was established, and that is the practice.

**Mr. Taylor:** Has the union never objected to this arrangement?

**Mr. W.A. O'Neil:** No.

**Mr. Taylor:** Okay. I notice in the financing that for the last full fiscal year, you actually had a profit of about \$95,000. When you were forecasting, you estimated there would be a deficit of \$6.9 million. Was this change due entirely to increased fees? What was it? The estimate said there was

[Translation]

surveillants. Dans la région de l'ouest, celle du Canal Welland, nous avons 530 postes dont 63 sont des postes de génie civil et d'administration. Au siège social, l'administration centrale et le génie civil comptent 184 personnes. Qui comprennent, d'une façon générale, des ingénieurs, des cadres et du personnel de soutien. Au 31 décembre 1984, nous avions donc un effectif de 1,080 personnes.

**M. Taylor:** Je vois. Un total de 1,080 personnes. Combien d'entre eux sont des cadres?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, je dois nuancer ma réponse parce que nous sommes syndiqués et que certains d'entre nous sont «exclus», ce qui a pour conséquence de les faire considérer comme cadres alors qu'ils ne le sont pas. Ils sont exclus de la convention syndicale, mais ils peuvent occuper un poste de commis, de dactylographes ou de sténographes, par exemple. Je dirais donc que les cadres proprement dit comptent une cinquantaine de personnes.

**M. Taylor:** Pourquoi certains, qui ne font partie ni des cadres ni des travailleurs, sont-ils exclus?

**M. W.A. O'Neil:** Ce sont des gens qui, en raison de la nature de leur travail, sont «exclus» bien qu'il existe des emplois comparables dans le syndicat. C'est ainsi qu'à Cornwall et dans nos deux régions, tous les gens de la direction du personnel ne peuvent se syndiquer, aux termes de l'accord conclu lorsque l'administration de la voie maritime a été syndicalisée. Tout ce personnel, depuis le directeur jusqu'au moindre commis, ne peut faire partie du syndicat. La catégorie des gestionnaires comprend des gens qui, en fait, n'en sont pas. C'est là la raison. Nous sommes entièrement syndiqués . . . c'est-à-dire que nous avons un groupe d'exploitation et d'entretien qui comprend tous les employés de l'exploitation et de l'entretien, ceux des écluses, des ponts, de l'exploitation et de l'entretien de ceux-ci. En outre, tous les surveillants et ingénieurs font partie du même syndicat de sorte que la plupart des employés de l'administration de la voie maritime sont syndiqués.

**M. Taylor:** Les salaires du groupe exclu sont-ils les mêmes, à travail comparable, que ceux de gens qui sont syndiqués?

**M. W.A. O'Neil:** Oui, dans l'ensemble, et à travail comparable.

**M. Taylor:** Mais ils ne versent pas de cotisations syndicales.

**M. W.A. O'Neil:** C'est exact.

**M. Taylor:** Est-ce juste?

**M. W.A. O'Neil:** C'était la décision du Conseil canadien des relations du travail lors de la fondation de l'administration de la voie maritime, et l'usage s'est maintenu.

**M. Taylor:** Le syndicat n'a-t-il jamais fait objection?

**M. W.A. O'Neil:** Non.

**M. Taylor:** Très bien. Je constate que votre bilan, au cours de la dernière année financière, accuse un bénéfice d'environ 95,000\$. Or, vous aviez prévu un déficit de 6,9 millions de dollars. Ce changement est-il entièrement dû à l'augmentation des droits? Comment s'explique-t-il? Vos prévisions avancent

*[Texte]*

going to be a \$6.9 million deficit, yet you actually had \$95,000 profit on the year's operations, or so it says in your book.

• 1035

What things brought about the profit instead of the deficit? Were there some definite changes, or what were they?

**Mr. W.A. O'Neil:** The St. Lawrence Seaway Authority has some flexibility in its maintenance program because of the fact that our navigation season ends, normally speaking, at the end of December. From January 1 through to April 1 we do our maintenance work, and during that period of time we have the ability to adjust the program. If we see that our finances are not as good as we anticipated, then we have the ability to modify the maintenance program making sure that we still do all of the essential work. That accounts for a part of this.

In addition, our income was slightly better than we had anticipated. Our forecasts of income are made in December when we are not quite clear as to what is going to happen with the traffic. One of the main features that affects the Seaway is the movement of grain, and this year we are faced with this crop year being substantially down from previous years; therefore we are looking at a reduction in the movement of Canadian grain. So that . . .

**Mr. Taylor:** Is that the current fiscal year?

**Mr. W.A. O'Neil:** That is the current one, not the one we are talking about here. I am sorry; I am moving over to this current time. I am merely using this as an example that these things do come into play and our forecasts are made earlier than we would like them and can sometimes be off for that account. We do not have any flexibility or the opportunity to do anything on the income side because of the traffic that comes, but we do have the ability to control some of our expenses, which we have done.

**Mr. Taylor:** Yes. So part of the financial change from a deficit to a profit is due to a reduction in maintenance. Was there a reduction in maintenance on the bridge that caused all the trouble?

**Mr. W.A. O'Neil:** No.

**Mr. Taylor:** No reduction on maintenance?

**Mr. W.A. O'Neil:** Absolutely none.

**Mr. Taylor:** On what type of things was maintenance reduced?

**Mr. W.A. O'Neil:** We examined the concrete repair program on the Welland Canal and felt that certain of the items could be deferred as an expenditure again for the Authority because at this particular time we became involved in the Special Capital Recovery Program that the government of the day introduced. They provided us with \$3 million on the Welland Canal in fiscal year 1983-84 and fiscal year 1984-85. So we had an additional \$6 million, \$3 million each year, to use on concrete work, and we did that. So we dropped off some

*[Traduction]*

le chiffre de 6,9 millions de dollars de déficit, et au lieu de cela c'est un bénéfice de 95,000\$ que vous annoncez dans votre rapport.

A quoi ce résultat est-il dû? Des changements sont-ils survenus, et de quelle nature?

**M. W.A. O'Neil:** L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent dispose d'une certaine latitude dans le programme d'entretien en raison du fait que la saison navigable s'achève généralement à la fin de décembre. Nous effectuons les travaux d'entretien entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 1<sup>er</sup> avril, et pendant cette période nous avons pu modifier le programme. Si notre situation financière n'est pas aussi bonne que prévue, le programme d'entretien est modifié en conséquence, sans porter toutefois atteinte aux travaux essentiels. C'est ce qui explique partiellement ce changement.

Par ailleurs, nos recettes ont été légèrement meilleures que prévu. Les prévisions de recettes sont faites en décembre, alors que nous ne sommes pas encore certains du volume du trafic. C'est le transport des grains qui constitue l'un des facteurs principaux qui déterminent les recettes de l'administration et cette année, par exemple, la récolte est beaucoup moins abondante que celle des années précédentes. C'est donc pourquoi nous prévoyons une diminution du volume des céréales canadiennes. De sorte que . . .

**M. Taylor:** S'agit-il de l'année financière en cours?

**M. W.A. O'Neil:** Oui, c'est celle-ci, et pas celle dont nous parlons ici. Excusez-moi, je vous parlais de la période actuelle simplement à titre d'exemple, pour vous montrer que nos prévisions étant faites très à l'avance, ne sont nullement infaillibles. Il n'y a pas grand chose que nous puissions faire du côté des recettes, nous n'avons pas de latitude en ce qui concerne le volume du trafic, mais nous avons une certaine latitude en ce qui concerne nos dépenses, et c'est ce que nous avons fait.

**M. Taylor:** C'est donc en raison d'une diminution des travaux d'entretien que votre bilan présente un bénéfice au lieu d'être déficitaire. Les travaux d'entretien avaient-ils été réduits sur le fameux pont qui nous a causé tant d'ennuis?

**M. W.A. O'Neil:** Non.

**M. Taylor:** Pas de réduction d'entretien?

**M. W.A. O'Neil:** Absolument pas.

**M. Taylor:** Sur quels points a porté la réduction de l'entretien?

**M. W.A. O'Neil:** Nous avons examiné le programme de réparation du béton dans le canal Welland, et avons jugé que certaines réparations pouvaient attendre parce que nous nous sommes engagés à ce moment-là dans le Programme des projets spéciaux de relance mis en place par le gouvernement de l'époque. Nous avons obtenu à ce titre des crédits de 3 millions de dollars pour le Canal Welland pour l'année financière 1983-1984 et 1984-1985. Nous disposions donc de 6 millions de dollars de plus . . . 3 millions de dollars par an . . . à dépenser en travaux de béton, ce que nous avons fait. Nous

[Text]

of the other work which we might have done but because of financial reasons we were able to drop off.

**Mr. Taylor:** How often are the bridges inspected by a qualified engineer?

**Mr. W.A. O'Neil:** I would think now that we are talking about the vertical-lift bridges.

**Mr. Taylor:** That is correct.

**Mr. W.A. O'Neil:** You are concerned about the accident last fall?

**Mr. Taylor:** Yes.

**Mr. W.A. O'Neil:** These bridges have a regular maintenance program of examination of the mechanical components, the electrical components and the structures. They are greased on a regular basis and at the time of greasing certain features are observed and certain notes are made as to deficiencies. The bridges are painted about every five years and at that time the basic structure itself is examined because that is the only time, when the paint is taken off, you can really get back to the basic bare steel and see what is going on. But there are regular maintenance programs on the mechanical/electrical side where the components are in fact moving.

**Mr. Taylor:** Do the engineers issue a written report after each inspection?

**Mr. W.A. O'Neil:** They do not issue a written report for these particular bridges. They are regional engineers augmented by our engineers from our engineering branch in St. Lambert. They do keep records. Records are kept in the region as to what the regular maintenance is and what deficiencies there are and what work has to be done. But there is not, to my knowledge, a written report.

• 1040

**Mr. Taylor:** In the last full inspection of the bridge in question that failed, was there any indication of trouble arising out of that from the engineers? Did they give any warning that there might be difficulties arising?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, no.

I wonder if it is your wish for me to explain about the Valleyfield Bridge, because I believe that is a topic of some great interest . . .

**The Chairman:** In fact, I am amazed that we have been so subtle about it up until now. I think we have been overly subtle, so let us have some type of explanation. This committee has been too civil this morning.

**Mr. Angus:** I am always civil.

**The Chairman:** Order, please. We do not want to get unruly. It is one thing to be civil, but not unruly.

**Mr. Taylor:** For 20 years I had some responsibility for bridges and roads in the Province of Alberta. Periodically, at least once every year, and sometimes twice, the bridge engineers were required to give a thorough inspection of every

[Translation]

avons donc renoncé à certains des autres travaux que nous aurions pu faire faire, mais qui, pour des raisons financières, pouvaient être différés.

**M. Taylor:** Quelle est la fréquence d'inspection des ponts, par un ingénieur qualifié?

**M. W.A. O'Neil:** Vous parlez sans doute des ponts-levants.

**M. Taylor:** C'est exact.

**M. W.A. O'Neil:** Est-ce que vous pensez à l'accident de l'automne dernier?

**M. Taylor:** Oui, effectivement.

**M. W.A. O'Neil:** Ces ponts sont soumis à un programme régulier d'examen des composants mécaniques, électriques et des structures. Ils sont régulièrement lubrifiés et sont examinés au moment de la lubrification, pour relever les anomalies. Les ponts sont repeints tous les cinq ans environ et à ce moment-là, leur structure est examinée parce que c'est le seul moment, durant le décapage, où vous voyez vraiment l'état des poutres. Mais il y a des programmes réguliers d'entretien mécanique et électrique des éléments mobiles.

**M. Taylor:** Les ingénieurs rédigent-ils un rapport après chaque inspection?

**M. W.A. O'Neil:** Ils ne font pas de rapport écrit pour ces ponts en particulier. Ce sont des ingénieurs régionaux, renforcés par nos ingénieurs de la direction d'ingénierie de St-Lambert. Ils tiennent les dossiers à jour, des dossiers dans lesquels sont relevés les travaux réguliers d'entretien, les vices rencontrés et les travaux à effectuer, mais, à ma connaissance, il n'existe pas de rapports écrits.

**M. Taylor:** Au cours de la dernière inspection complète du pont en question, les ingénieurs ont-ils trouvé des indices de l'existence d'un problème? Vous ont-ils prévenu de difficultés possibles?

**M. W.A. O'Neil:** Non, monsieur le président.

Voulez-vous que je vous explique ce qui s'est passé sur le pont de Valleyfield, parce que je crois comprendre que c'est une question qui a soulevé un intérêt considérable?

**Le président:** En fait, je trouve étonnant que nous n'ayons pas abordé cette question plus directement. Je crois que nous avons fait preuve de trop de subtilité et qu'il y aurait lieu d'avoir une explication. Nous avons été trop courtois ce matin.

**M. Angus:** Je suis toujours courtois.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Nous ne voulons pas que cette séance dégénère. C'est une chose que d'être courtois, mais le désordre est inacceptable.

**M. Taylor:** Pendant 20 ans, j'ai été responsable des ponts et des routes dans la province de l'Alberta. Périodiquement, c'est-à-dire au moins une fois par année et parfois deux, les ingénieurs étaient tenus d'inspecter en détail tous les ponts et

[Texte]

bridge and a written report, and any indication that there might be trouble. If there was any indication that there was going to be danger to lives or traffic on any of those bridges, that report came to my office, and we had the opportunity of immediately dealing with it. Do you follow a similar pattern? If there is no written report on these bridges, how can you foresee something happening on a bridge until it happens? That is really what I was getting at. I was trying to find out if there was any indication about this from the engineers. I would be interested in hearing the report of the actual bridge.

**Mr. W.A. O'Neil:** It is because of the nature of the bridges that we are responsible for. I mentioned the different bridge companies and the ones that the Seaway owns itself. They are treated sometimes in a somewhat different fashion. The Seaway-owned bridges are maintained by Seaway people who are on the bridges I would say once a week. There is some mechanical or some maintenance person on the bridge—plus the fact that there are operators on the bridge who observe the bridges. They live with them every day. If the bridge creaks differently today from how it did yesterday, they are aware of the that and they report that to their supervisors and examinations are made.

A running sort of tally is kept of the condition of those bridges. At the time of preparation of budgets, reports are prepared on special work that has to be done.

I am speaking in generalities now, if I may.

About the other bridges—the Jacques Cartier, Champlain—and the Cornwall bridge—where the independent companies own them, we do in fact have an annual inspection made by outside consulting engineers or by Seaway Authority engineers, who do what would normally be considered an inspection of the bridge, at which time they do make a report, they identify the elements which may require fixing immediately, those which can be allowed to go for another year or two years, and so on; and then action is taken accordingly. So a slightly different approach is made, depending on the structure itself.

If I may, Mr. Chairman, I could perhaps review what happened at Valleyfield and . . .

**The Chairman:** I am interrupting you, but Mr. Taylor was just a little too modest. He was for 24 years Minister of Highways in the Province of Alberta, so he was not being overly liberal in his qualification; he was being ultra-conservative in his description.

But, would you give that description of Valleyfield? I was really very close to Mr. Taylor. If there were some questions because of his experience, all members perhaps could have some chance on this item.

**Mr. W.A. O'Neil:** The Valleyfield Bridge, as you know, is a composite structure. It crosses the Beauharnois navigation and power canal almost at the entrance to the canal from Lake St. Francis. It comprises a fixed span which leads from both sides of the channel to a movable span which sits well out in the water. The movable span is a vertical-lift bridge which has two

[Traduction]

de rédiger un rapport écrit faisant état de tout problème possible. S'il y avait des indices de danger aux personnes ou à la navigation sur les ponts inspectés, des rapports m'étaient transmis et nous pouvions prendre des mesures immédiates. Observez-vous des pratiques semblables? Si vous ne disposez pas de rapports d'inspection écrits, comment pouvez-vous prévoir les problèmes sur les ponts en question? C'est à cela que je voulais en venir. Je voulais savoir si les ingénieurs vous ont prévenu que certains ponts pourraient causer des problèmes. D'ailleurs, j'aimerais bien prendre connaissance du rapport concernant le pont de Valleyfield.

**M. W.A. O'Neil:** Cela tient à la nature des ponts dont nous avons la responsabilité. J'ai mentionné les diverses sociétés qui s'occupent des ponts, ainsi que les ponts qui appartiennent à la Voie maritime elle-même, ces derniers faisant l'objet d'une surveillance un peu différente. En effet, les ponts qui appartiennent à la Voie maritime sont entretenus par des employés de la Corporation qui se rendent sur les lieux environ une fois par semaine. Il y a un mécanicien ou un employé d'entretien affecté au pont et il y a également les agents qui, bien entendu, assurent le fonctionnement quotidien. Si un jour le pont produit un son anormal, ils le signalent à leur superviseur, qui demande une inspection.

Les responsables maintiennent en quelque sorte un journal de l'état des ponts. Au moment de la préparation du budget, l'on tient compte des travaux spéciaux qui doivent être effectués.

Si vous me permettez, je vous donnerai une description générale de la situation.

Pour ce qui est des autres ponts, soit les ponts Jacques Cartier, Champlain et de Cornwall, qui appartiennent à des sociétés indépendantes, nous faisons faire, par des ingénieurs consultants de l'extérieur ou par les ingénieurs de l'Administration de la Voie maritime une inspection annuelle. Après cela, ils rédigent un rapport faisant état des éléments qui doivent être réparés immédiatement, de ceux qui peuvent attendre quelques années et ainsi de suite. Enfin, on prend les mesures requises. Par conséquent la méthode varie selon la nature même de l'ouvrage.

Si vous me permettez, monsieur le président, je pourrais peut-être passer en revue ce qui s'est passé à Valleyfield et . . .

**Le président:** Excusez-moi de vous interrompre mais M. Taylor a été trop modeste. En fait, il a été ministre des Transports pour la province de l'Alberta pendant 24 ans. Cela révèle chez lui une attitude non pas libérale à l'excès mais plutôt ultraconservatrice.

Pourriez-vous nous décrire ce qui s'est passé à Valleyfield? Je m'intéresse de près à ce que disait M. Taylor et bien qu'il bénéficie d'une vaste expérience, peut-être les autres membres du Comité pourraient-ils poser des questions aussi.

**M. W.A. O'Neil:** Comme vous le savez le pont de Valleyfield est un ouvrage composé de plusieurs éléments. Il enjambe le canal de Beauharnois, qui sert la navigation et une centrale électrique, tout près de l'embouchure du lac Saint-Francis. Il comprend une travée fixe rejoignant, depuis les rives, une

## [Text]

towers, and then the span itself is raised and lowered between those two towers.

• 1045

The agreement to build the bridge was made in 1932 when the Beauharnois Light, Heat and Power Company decided they wanted to build a powerhouse there, and the federal authorities at the time had an agreement that certain things would be done by the power company and certain things would be done by the Crown. When the Seaway was built, it was necessary to put this movable structure in place, so it was designed and built between 1955 and 1959 and brought into service with the opening of navigation of the Seaway in 1959.

It was a composite design. The structure itself was prepared by the St. Lawrence Seaway Authority. The mechanical components were designed by the Dominion Bridge Company, and the bridge itself was built by Dominion Structural Steel, which is now Canron, after tenders were called and bids were analysed and accepted and the contract was awarded to Canron.

So I think that perhaps explains a bit of the history of the structure. After it had been opened for a few years, some problems developed. It was a new structure. It is the biggest bridge we have on the St. Lawrence Seaway. The movable span itself weighs something between 1,450 tonnes and 1,500 tonnes; the movable part is about 265 feet long, so it is a rather massive structure. It contains two vehicular highway lanes and one railway lane.

Shortly after it opened, problems developed in what is known as the counterweight shiv mechanism. These bridges are designed so that the span itself, having that weight, is counterbalanced by counterweights, which are suspended by wire ropes from the bridge span over a shiv down to counterweights. As the bridge raises, the counterweights go down, so that the bridge is almost in balance. This is done so that the power requirement to raise and lower that 1,500 tonnes is kept quite small.

In the early years, problems were developed with the counterweight shiv itself. This is a massive shiv some 14 feet to 15 feet in diameter which sits up on top of a tower 200 feet in the air. There are four shivs, two at each end of the bridge. It was determined that the shiv structure itself, which is just like a big wheel, had some deficiencies and had to be reinforced by welding and adding additional steel to it. This work was completed in about 1962.

There were other slight modifications made. At one time this big wheel was attached directly to a shaft. When the modifications were made, that was changed and a hub was put in. If I can explain it, it is just like a bicycle wheel where you have the big wheel; then there is a hub which sits there, and the shaft goes through that. This was the modification made in the early 1960s, and that is the way the bridge operated until today.

## [Translation]

travée mobile au centre du chenal. La travée mobile est un pont levant entre deux tourelles qui l'actionnent.

Il avait été convenu de construire ce pont en 1932, au moment où la compagnie hydro-électrique de Beauharnois décida d'y construire une centrale hydro-électrique. À l'époque, les autorités fédérales avaient conclu avec cette compagnie un accord pour l'attribution des travaux. Lors de la construction de la Voie maritime, il a fallu mettre en place cet ouvrage mobile, conçu et construit entre 1955 et 1959 et mis en service au moment de l'ouverture de la Voie maritime en 1959.

La conception est composite. La structure elle-même a été conçue par l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent. Les éléments en métal ont été conçus par la compagnie *Dominion Bridge*, et le pont même a été construit par la *Dominion Structural Steel*, maintenant appelée *Canron*, après un appel d'offres et l'étude des soumissions.

Cela vous aidera peut-être à comprendre l'historique de cet ouvrage. Après quelques années d'exploitation, certains problèmes se sont présentés. Ce pont est le plus important de la Voie maritime du St-Laurent. La travée mobile à elle seule pèse entre 1,450 et 1,500 tonnes et a une longueur d'environ 265 pieds, ce qui en fait une structure plutôt massive. Le pont comporte deux voies de circulation routières et une voie ferrée.

Peu de temps après l'ouverture de la Voie maritime, des difficultés se sont présentées dans le mécanisme de guidage et de support des contrepoids. Les ponts levants comportent, pour équilibrer la partie mobile, des contrepoids suspendus par des câbles d'acier qui sont attachés à la partie mobile et guidés par des poulies placées au sommet des pylônes. Lorsqu'on lève la travée mobile, les contrepoids vont en sens inverse, de sorte que le pont est plus ou moins équilibré. Ce mécanisme vise à réduire appréciablement la puissance requise pour soulever ou baisser la partie mobile, qui je le répète pèse environ 1,500 tonnes.

Je disais donc que pendant les premières années d'exploitation, les poulies ne fonctionnaient pas parfaitement. Celles-ci, au nombre de quatre, deux à chaque bout du pont, ont la forme d'une très grande roue ayant un diamètre de 14 ou 15 pieds, placées au sommet des deux tourelles à 200 pieds dans les airs. À l'époque, il avait été constaté que les poulies présentaient certaines faiblesses et qu'il fallait les renforcer en soudant des poutres de métal supplémentaires. Ces travaux ont été terminés vers 1962.

D'autres modifications mineures ont également été apportées. À l'origine, les poulies étaient fixés directement sur un arbre. Par la suite, on les a modifiées et dotées de moyeux. Je m'explique, c'est comme une roue de bicyclette: il y a la grande roue proprement dite et au centre, un moyeu dans lequel l'arbre est introduit. Ces modifications ont été apportées vers le début des années 1960 et le pont fonctionne depuis.

## [Texte]

In the accident itself, which occurred on November 21, the bridge was being raised at 7.30 a.m. in its normal fashion. The operator is a railway man because it is necessary for him to throw the proper signals to stop trains as well as to seal off the bridge for highway purposes. The normal routine was followed. He started to raise the bridge, and when he got to about 40 feet in the air, the bridge stopped, there was a loud crack, and the bridge would not move either up or down.

It was examined immediately, and it was found that one of the shafts which holds part of this big counterweight assembly at the top of the bridge had fractured. The shaft is 20 inches in diameter where it sits on the two bearings, and it just sits there and idles. It is about 25 inches or 26 inches through the hub itself. It had fractured just at the edge of the hub; it had tilted and was sitting on top of the tower. We then called in our engineers and examined it. We immediately called the two companies that were capable of doing this work that we knew of, in Canada, the Dominion Bridge/Sulzer Inc. and Canron Inc. They made proposals to us during the course of—this happened on Wednesday—Thursday. We accepted the proposal made by Dominion Bridge company, which was to block these counterweights up in position, take the whole mechanism down, take it to their shop and replace it with a new shaft.

• 1050

We had other proposals which were not accepted by the Authority, because they were not considered to be a sure way of completing the work in the short time available. There was nothing spectacular about the nature of the repair. It was merely the time we were faced with, with the onset of the close of navigation. If time had been of no concern, then we could have selected alternatives which might have been more time-consuming.

Regardless, we picked this method which, at the time—and we still believe—was the shortest and the surest way to get the bridge out of the way. Then we could resume navigation. Our principal preoccupation at the time was to get ships moving. At that time of the year, we had about the maximum number of ocean ships inland, and we still had additional ocean ships—and lakers, of course—continuing to make their regular trades. But we were well aware of the navigation situation at the time.

So on Thursday, we accepted the proposal made by Dominion Bridge/Sulzer Inc., and awarded them a contract. They started to work immediately to block the bridge up because, as I said, it was some 40 feet in the air. They had to block the span and block the counterweight, which weighs 750 tonnes. They took the load off the broken mechanism, lifted it down, using a mobile crane with a very long boom on it, and then took the part to the shop. This was done.

There is a substantial amount of engineering associated with it, because of the weights involved. The fact the bridge was up at this elevation—it had to be propped up carefully, so there

## [Traduction]

Quant à l'accident même, qui est survenu le 21 novembre, il s'est produit vers 7h30 du matin pendant qu'on était en train de lever le pont normalement. L'agent est un cheminot, puisqu'il doit non seulement fermer le pont à la circulation routière mais également donner les signaux requis pour arrêter les trains. Il a suivi la procédure normale et lorsque la travée mobile s'est trouvée à environ 40 pieds dans les airs, le mécanisme s'est bloqué, il y a eu un violent craquement et il a été impossible d'actionner la travée ni vers le haut ni vers le bas.

On a procédé à une inspection immédiate et constaté qu'un des arbres du mécanisme du contrepoids, au sommet pylônes s'était rompu. À l'endroit où il repose sur les deux paliers, cet arbre a un diamètre de 20 pouces et sa fonction est de supporter le poids et de permettre à la poulie de tourner. À l'endroit où il est introduit dans le moyeu, l'arbre a un diamètre de 25 ou 26 pouces. L'arbre s'était brisé juste à l'extrémité du moyeu. Il était incliné et restait bloqué au haut de la tour. Nous avons appelé nos ingénieurs pour qu'ils examinent la situation. Nous avons également appelé tout de suite deux compagnies que nous savions compétentes en la matière au Canada, *Dominion Bridge/Sulzer Inc.* et *Canron Inc.* L'accident s'est produit le mercredi. Les deux compagnies nous ont fait leur offre le jeudi. Nous avons décidé d'accepter l'offre de la *Dominion Bridge*, qui consistait à bloquer les contrepoids là où ils se trouvaient, à démonter le mécanisme, à le transporter à ses ateliers et à installer un nouvel arbre.

L'administration a reçu d'autres offres, mais elle a voulu que le travail soit effectué dans le plus court délai possible. Le travail lui-même n'était pas si compliqué. C'était l'élément temps qui importait avant tout, avec la fermeture de la saison de navigation qui s'annonçait. Si l'administration avait eu plus de temps, elle aurait eu un plus grand choix de moyens.

Nous avons donc adopté la méthode de travail qui, à notre avis, était la plus rapide et la plus sûre. Nous voulions que la navigation reprenne. Notre principale préoccupation était de faire circuler les navires. C'était l'époque de l'année où il y avait le plus de navires de mer étrangers à l'intérieur des terres, sans compter les navires de mer et les barges de lac effectuant un trajet régulier. Nous étions parfaitement au courant de cette situation.

Le jeudi, nous avons donc accepté l'offre de *Dominion Bridge/Sulzer Inc.* et lui avons octroyé le marché. La compagnie a tout de suite bloqué le pont là où il se trouvait, c'est-à-dire quelque 40 pieds au-dessus du sol. Elle a dû bloquer la travée ainsi que les contre-poids, qui pèsent 750 tonnes. Elle a pu ainsi dégager le mécanisme défaillant, le ramener à terre, à l'aide d'une grue mobile à longue flèche, et le transporter à ses ateliers.

Il a fallu procéder à des études de génie assez compliquées, à cause des poids. Le pont étant dans sa position élevée, il a fallu le soutenir avec beaucoup de soin. Il fallait absolument éviter

## [Text]

would be no possibility of its moving. Then the weight was jacked off the broken mechanism.

The weather was a very important factor, because nothing could be done with strong winds. It is in a very exposed position, right at the end of Lake St. Francis. We did lose a certain amount of time when everything was to be lifted, because of the very, very strong winds.

However, the part was taken down, taken to the shop and repaired. We put a temporary shaft in. Again, in the interests of saving time, we brought the temporarily repaired shaft back and it was all put together essentially in 24 hours. We resumed navigation on December 9.

During this period there was a number of ships that were held up. In total, about 166 ships were held up because of the delay by this incident. However, after it re-opened, there were some 328 ship movements through that part of the Seaway. We were able to stay open until January 2 because of the extremely mild weather. This allowed us to stay open longer than we had ever been able to operate previously.

Those ships wishing to make their transits, did so. We did not tell anyone they should not come into the system. We kept advising the trade that there certainly could be difficulties because of the weather. As far as the Authority was concerned, we would continue to operate, as long as it was possible to do so. We did that. All of the ocean ships that offered were able to get in and get out. Now, there was a period of delay, but they were able to complete their voyages. During this period of time we examined the other shafts on that bridge and our other lift bridges. We have a similar bridge at St. Louis, two railway bridges at Caughnawaga and two highway bridges at St. Lambert at the Victoria Bridge. We examined all of these bridges and shafts using ultrasonic testing and found that there were cracks in some of these other structures.

• 1055

We engaged consultants from the outset to assist us in this. We were made aware of cracks in the St. Louis bridge but it was determined that they had not progressed to the point of those in the fractured shaft at Valleyfield. We therefore resumed operation of the St. Louis bridge but monitored it daily.

After the first three days of operation, it was considered too risky to continue. Therefore, we put the bridge in the fully opened position to assure that navigation would be able to continue until the end of the season.

We had the choice of the national interest in navigation or the local interest in highway traffic. After some discussion, it was considered that navigation should take precedence in this instance.

Prior to that we had decided there would have to be a permanent repair job done on these bridges and we did redesign the components on the basis of information from Lavalin, the consultants. The two bridges are being repaired. The four shafts are being taken off this winter and new shafts and new bearings will be put in place. The full report from the

## [Translation]

qu'il se déplace. Les poids ont dû être bloqués de façon à pouvoir dégager le mécanisme brisé.

Le temps devenait également un facteur important, puisque le travail ne pouvait s'effectuer lorsqu'il ventait fort. L'endroit est très exposé, au bout du Lac St-François. Nous avons perdu un peu de temps au moment où il a fallu bloquer le pont en position haute à cause des forts vents.

Malgré tout, la pièce a pu être dégagée, transportée aux ateliers et réparée. Nous avons installé un arbre temporaire. C'était pour gagner du temps. L'arbre réparé temporairement a été remonté en 24 heures à peu près. La navigation a repris le 9 décembre.

Entre-temps, un certain nombre de navires ont été bloqués. Au total, 166 d'entre eux ont été retardés à cause de cet accident. Il reste qu'à la réouverture il y a eu 328 déplacements de navires dans cette partie de la voie maritime. Nous avons pu rester ouverts jusqu'au 2 janvier à cause du temps très doux. Nous avons pu fonctionner plus longtemps que nous l'avions prévu.

Donc, les navires qui ont voulu circuler ont pu le faire. Nous n'avons interdit la voie à personne. Nous avons simplement mis en garde des navires contre la possibilité du mauvais temps. En tant qu'administration, nous avons voulu fonctionner le plus longtemps possible. Tous les navires de mer qui l'ont voulu ont pu entrer et sortir. Il y a certainement eu des retards, mais les navires ont pu continuer leur périple. Nous avons profité de ce temps pour examiner les autres arbres de ce pont et des autres ponts levants. Nous avons un pont semblable à St-Louis, deux ponts ferroviaires à Caughnawaga et deux ponts routiers à St-Lambert au pont Victoria. Nous avons examiné tous ces ponts et tous ces arbres à l'aide de tests ultrasoniques et découvert des fissures à certains autres ouvrages.

Dès le départ, nous avons fait appel à des experts-conseils pour nous aider dans notre tâche. Nous avons su que le pont de St-Louis comportait des fissures, mais pas aussi profondes que celles qui ont amené le bris de l'arbre à Valleyfield. Nous avons donc continué de fonctionner au pont de St-Louis, en surveillant la situation quotidiennement.

Après trois jours de fonctionnement, nous avons décidé que les risques étaient trop grands. Nous avons laissé le pont à sa position la plus élevée pour que la navigation puisse continuer jusqu'à la fin de la saison.

Nous devons choisir entre l'intérêt national de la navigation ou l'intérêt local de la circulation routière. Après en avoir discuté, nous avons décidé que la navigation devait avoir préséance.

Entre temps, nous avons déjà décidé d'effectuer des réparations permanentes à ces deux ponts et avons redessiné les pièces en conséquence, selon les avis de nos experts-conseils de Lavalin. Les deux ponts, donc, sont en voie de réparation. Les quatre arbres de transmission seront démontés cet hiver et remplacés par de nouveaux arbres et de nouveaux paliers. Le

[Texte]

consultant is not yet available. There is metallurgical testing to be done.

As I am sure you are aware, there might be lawsuits involved. We have been notified by slightly over 200 people of intents to claim. These came within the first seven days. I believe it is in accordance with the Crown Liability Act; people have to advise us within seven days that they intend to claim. This prompted submission of some 200 notices. Whether these will be pursued, and in what form, we do not know. Up to now we have not been made aware of any details. We are sort of in a quasi-judicial position with respect to some of this.

The parties making claims have asked us as to whether or not they could examine the broken parts and perform metallurgical tests. We have agreed to that; the tests are now being made on the retained piece of the broken shaft. We are waiting for the final report as to precisely what happened. The initial indications are that it was fatigue failure in the shaft itself.

Mr. Chairman, I do not think that I have anything more as a lead-in statement.

**The Chairman:** Well, that is quite a lead-in statement and I appreciate the situation. After hearing the statement, I wonder if Mr. Taylor wants to ask any other questions on it.

**Mr. Taylor:** Yes, there are possibly two, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We will perhaps have to be a little careful in these, but let us see what happens.

**Mr. Taylor:** When was the last inspection of the shaft prior to the accident? How long before the accident was the last inspection made?

**Mr. W.A. O'Neil:** The bearing part of these shafts is contained in a housing which completely covers what would normally be the exposed portion and it is kept continuously in a bath of grease because lubrication is a major concern. They only revolve about five to five and a half times per raising of the bridge, so they are very slow-moving shafts, nevertheless they do have to be lubricated. The inspection is to be sure that the greasing takes place properly and that there are no visual difficulties.

I cannot say precisely when the previous examination was made. It is sort of a matter of during the winter cleaning this all up, because you cannot do it during the course of the season without a lot of extra effort, which has never been considered necessary. I say that because we have similar bridges on the Welland Canal—not precisely the same design and so on, but they are similar bridges. These bridges have operated for over 50 years on the Welland, and we have had no problems with these shafts at all; so the shaft itself was considered to be a part for which just the standard maintenance procedures of examination, and so on, would be all that was necessary.

• 1100

**Mr. Taylor:** Just one further question. After the cracks in the shaft were found, you then had the other shafts examined and found cracks in them. My experience with shafts is that these cracks do not generally develop immediately; they

[Traduction]

rapport final des experts-conseils n'est cependant pas encore complet. Il reste à effectuer les tests métallurgiques.

Comme vous le savez, il reste la possibilité de poursuites en justice. Nous avons été avisés qu'un peu plus de 200 personnes désirent intenter des poursuites. Les avis nous ont été communiqués dans les sept premiers jours. Je pense que c'est le délai prescrit dans la Loi sur la responsabilité de la Couronne. Il reste à savoir si ces quelque 200 avis donneront effectivement lieu à des poursuites et dans quelle forme. Jusqu'à présent, nous n'avons pas eu de détails. Pour l'instant, nous sommes dans une situation imprécise à cet égard.

Les requérants nous ont demandé si elles pouvaient examiner les pièces défectueuses et effectuer des tests métallurgiques. Nous avons accepté. Les tests se poursuivent actuellement sur la partie conservée de l'arbre en cause. Nous attendons le rapport final à ce sujet. Selon les premières indications, le bris est dû à la fatigue de l'arbre lui-même.

C'est à peu près l'état de la question, monsieur le président.

**Le président:** C'est toute une entrée en matière. Mais je comprends votre situation. Je ne sais pas si M. Taylor a d'autres questions sur le sujet.

**M. Taylor:** Deux autres questions, peut-être, monsieur le président.

**Le président:** Nous devons nous montrer prudents, mais poursuivons.

**M. Taylor:** Quand a eu lieu la dernière inspection de l'arbre avant l'accident? Il s'est écoulé combien de temps avant la dernière inspection et l'accident?

**M. W.A. O'Neil:** Les paliers de ces arbres sont entièrement recouverts de façon à ne pas être exposés et sont continuellement lubrifiés. C'est essentiel. Les arbres ne font que cinq ou cinq révolutions et demie par mouvement du pont, de sorte qu'ils tournent très lentement. Ils doivent néanmoins être parfaitement lubrifiés. L'inspection consiste à vérifier que la lubrification se fait bien et qu'il n'y a pas de défaut apparent.

Mais je ne saurais dire quand la dernière inspection a eu lieu. L'hiver, il s'agit simplement de nettoyer un peu le mécanisme. Il est impossible de faire plus sans engager des moyens considérables. Jusqu'ici, il n'avait jamais été considéré comme nécessaire de le faire. Nous avons des ponts semblables, quoique de conception un peu différente, au canal Welland. Ces ponts-là fonctionnent depuis plus de 50 ans sans nous causer aucune difficulté. Les arbres ne nous ont jamais causé de souci à cet endroit. Jusqu'ici, donc, nous avions pensé que des inspections normales étaient suffisantes.

**M. Taylor:** Encore une question, si vous le permettez. Vous dites qu'après l'accident vous avez procédé à l'inspection d'autres arbres et que vous avez découvert des fissures. Selon mon expérience ces fissures ne s'aggravent pas tout de suite.

[Text]

develop over a period of time. My question is this: Would not an inspection have found these shaft impairments even six months or in the winter before and have avoided all this expense and inconvenience? Has the Authority learned anything with regard to maintenance of the shafts and the bridges generally from this incident?

**The Chairman:** As the chairman, Mr. O'Neil, Mr. Taylor, I do not know, but I used to practise law many years ago, and I think your question may be very germane in this one aspect and perhaps the Authority certainly has learned, but . . . Mr. O'Neil, you have been before these committees before and you know what you want to answer and what you do not want to answer, so I will just say that if you want to answer, go right ahead.

**Mr. W.A. O'Neil:** Thank you, Mr. Chairman. I guess members will be aware that I have been cautioned by our solicitor not to say certain things. I am sure that he would be shuddering if he had heard what I have said so far.

**The Chairman:** What you have said so far is fine. With respect to the question, Mr. Taylor is not trying to be difficult, but I must say I think the question is getting very close to an awful lot of dollars.

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, I can answer part of it, if I may. The Authority has learned something, and we will be doing things somewhat differently from before. We were following what were considered to be standard practices with respect to these bridges historically, and perhaps . . . but we will be doing things somewhat differently in the future.

**The Chairman:** If I was in a court of law I would like to explore that, but we are not in a court of law, and this is a committee of the House on transport. I think really, quite frankly, gentlemen, colleagues . . . You have concluded, Mr. Taylor?

**Mr. Taylor:** My time is up, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Your time is up, yes. Mr. Baker, are you prepared to now make your debut?

**Mr. Baker:** Yes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Excuse me. Before you do, I know there are a lot of witnesses here but, frankly, the Seaway Authority is the main item before us today. Before we lose a quorum to pass anything, Mr. Baker, if perhaps I could have the indulgence of the committee . . . I know once we get off this first round, I want to speed the thing up and let members who have been sitting here patiently all morning throw questions at Mr. O'Neil or the other bridge authority people

But before we lose a quorum for votes, I wonder if I could ask the indulgence of the committee to consider the steering committee report. One of the authors of this report has just arrived. If you would consider the steering committee report and, hopefully, if it meets with your approval, pass it, that would be helpful. As a very brief explanation, when you look at it you will see it outlines very briefly the business we have today, which is almost a *fait accompli*. What we are trying to

[Translation]

Elles se détériorent avec le temps. Une inspection de ces arbres et de leurs défauts, dans les six mois qui ont précédé ou plus tôt au cours de l'hiver, n'aurait-elle pas permis d'éviter toutes ces dépenses et tous ces ennuis. L'administration a-t-elle appris quelque chose au sujet de l'entretien de ces arbres et de ces ponts à la suite de cet accident?

**Le président:** Monsieur O'Neil, monsieur Taylor, j'agis ici en tant que président, mais j'ai déjà pratiqué le droit pendant de nombreuses années. La question est pertinente, l'administration a peut-être appris quelque chose, mais je ne sais pas . . . Monsieur O'Neil, vous avez l'expérience des Comités, vous savez quoi répondre et quoi ne pas répondre. Je vais donc vous laissez répondre si vous le désirez.

**M. W.A. O'Neil:** Merci, monsieur le président. Les membres du Comité comprendront que notre avocat m'a mis en garde contre certaines choses. Il serait sûrement déjà dans tous ses états s'il avait entendu mes déclarations jusqu'ici.

**Le président:** Vous n'avez rien dit de compromettant jusqu'ici. En ce qui concerne la question de M. Taylor, je suis sûr qu'il n'essaie pas de vous causer des ennuis, mais il risque de vous entraîner dans des dépenses considérables.

**M. W.A. O'Neil:** Je puis essayer de répondre à la question en partie. L'administration a certainement appris quelque chose et agira différemment à l'avenir. Jusqu'ici, nous nous en étions tenus à ce que nous considérions comme les pratiques normales d'entretien de ces ponts . . . Nous allons certainement changer nos méthodes à compter de maintenant.

**Le président:** Si nous étions au tribunal, j'aimerais bien explorer davantage le sujet, mais nous ne sommes pas au tribunal. Nous sommes au Comité de la Chambre sur les transports. Aussi, je vous demande de comprendre, messieurs, chers collègues . . . C'est tout, monsieur Taylor?

**M. Taylor:** Mon temps est écoulé, monsieur le président.

**Le président:** En effet. Monsieur Baker, êtes-vous prêt à attaquer?

**M. Baker:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Excusez-moi, j'aurais un point à régler auparavant. Il y a un grand nombre de témoins présents et l'Administration de la Voie maritime est le grand sujet. Pourtant, avant de perdre le quorum si vous le permettez, monsieur Baker, et les membres du Comité . . . Une fois le premier tour terminé, j'aimerais bien que les choses aillent rondement pour permettre aux membres qui n'ont pas encore posé de question et qui se sont montrés très patients de le faire, soit à M. O'Neil, soit aux représentants de l'autre administration.

Cependant, avant de perdre le quorum, je voudrais bien que le Comité se penche sur le rapport du comité directeur. L'un de ses auteurs vient justement d'arriver. Si le Comité est d'accord, il faudrait que ce rapport soit adopté. Il parle de la réunion d'aujourd'hui qui est presque terminée maintenant. Il s'agit pour le Comité d'étudier un certain nombre de questions à défaut de projet de loi . . . Pour combler le vide, il y a eu plusieurs suggestions, des gens de l'Ouest entre autres,

## [Texte]

do in getting some business before the committee where we do not have legislation before us yet is . . . well, in this interval, or hiatus, we have had several requests, certainly from people in the west, to examine and investigate certain issues out there—the primary one being the double tracking through the mountains, and the impact this double tracking by CN is having. There are questions of search and rescue. There is Ridley Island. There is Expo. What I am doing is asking the indulgence of the committee members, who have not seen this report I guess, although the steering committee did meet and it has the consensus of the steering committee, as I will read it out. I can read it out for reflection, then if there is going to be a great debate I can hopefully come back to it later on.

• 1105

In effect, we are trying to get the authority to continue, and frankly to get the authority to travel west in this interval when we do not have legislation before us. It is the very firm consensus of the steering committee and certainly of Mr. Forrestall, who is Parliamentary Secretary to the Minister, that most likely after that little break in mid-February, whenever it occurs, this committee will be saddled with a lot of legislation. Once we start in legislatively we are going to be sitting here until the cows come home, certainly until the end of June. That is why the steering committee thought it would be an interesting and proper time—because actually another committee is reporting in the House today to get authority to travel west on one of the issues I am going to mention here—for us to at least give your chairman authority, with some political help in the proper sense of the word, to see if we can get the authority to bring this committee to the people, out of the environs of Ottawa, to where some of the action is.

So in that sense the steering committee report is very brief. It says that today we are to hear these different authorities, the St. Lawrence Seaway Authority, the Laurentian Pilotage Authority, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. I know Mr. Jourdenais has some questions on the Champlain Bridge. Then it is to give your subcommittee authority to try and get a reference of the Aeronautics Act—which is either three-quarters or 90% drafted—to get the subject matter referred to this committee so we can have the subject matter discussed. Hopefully that would expedite the business of the committee, so the generalities of the Aeronautics Act—what it tries to do, what other interested parties think it may not do . . . can be explored before we get to clause-by-clause consideration. Most likely that will be our first main legislative item and it is certainly the thought of the steering committee that this will help our business to have the generality discussed as the subject matter.

The next item in lieu of that . . . Obviously, if we are not going to get the subject matter of the Aeronautics Act, well, there has been some discussion about Via Rail, but I will not make that as a firm report of the steering committee.

The main item that would justify our going west is a request from the Tribal Council of Indian bands along the Thompson and Fraser Rivers in British Columbia, wishing to make representations about the CN twin-tracking project through

## [Traduction]

touchant des sujets comme le doublage des voies dans les Rocheuses et l'impact sur le CN. Il y a les questions recherches et sauvetage, la question de Ridley Island, et l'Expo. Je demande donc l'indulgence des membres du Comité qui n'ont pas encore vu ce rapport pendant la lecture que je vais en faire. Evidemment les membres du sous-comité se sont réunis et sont arrivés à un consensus sur cette question. Je lirai donc le rapport après quoi s'il y a un long débat, je pourrai y revenir.

En fait, nous essayons d'avoir la permission de continuer à voyager dans l'Ouest pendant cette période où nous ne devons pas nous pencher sur l'étude de projet de loi. Le Comité de direction et M. Forrestall, secrétaire parlementaire du ministre, estiment qu'après le congé de la mi-février, le Comité devra se pencher sur un grand nombre de nouveaux projets de loi, certainement jusqu'à la fin juin. C'est la raison pour laquelle le Comité estimait que le moment était bien choisi. Un autre comité essaie d'obtenir l'autorisation de la Chambre d'aujourd'hui et demande également la permission de voyager dans l'Ouest pour étudier ces questions. Je crois par conséquent que nous devrions donner notre permission au président de demander l'autorisation à la Chambre d'aller rencontrer la population là où elle se trouve.

A cet égard, le rapport du Comité de direction est très bref. Il prévoit que nous entendions aujourd'hui les représentants de l'Administration de la voie maritime du St-Laurent, l'Administration de pilotage des Laurentides, la Société Le Pont Jacques Cartier et Champlain Inc. Je sais que M. Jourdenais a des questions à poser au sujet de cette société et du Pont Champlain. Ensuite, il y a la question du renvoi de la Loi sur l'aéronautique, dont la rédaction est presque entièrement terminée, au trois-quarts ou à 90 p. 100. Cela permettrait d'accélérer le travail du Comité; de cette façon, nous pourrions explorer la loi dans les grandes lignes (le but de celle-ci et son domaine précis), avant de passer à l'étude article par article. Cette loi fera sans doute l'objet du premier ordre de renvoi et le Comité de direction estime qu'il conviendrait par conséquent de discuter des grandes lignes de celle-ci au préalable.

Si toutefois nous ne sommes pas saisis de la Loi sur l'aéronautique, nous pourrions faire porter la discussion sur Via Rail, bien que cela ne figure pas dans le rapport du Comité directeur.

L'objet principal de notre visite dans l'Ouest serait de répondre à la demande du Conseil Tribal des bandes indiennes situées le long du fleuve Fraser et de la rivière Thompson en Colombie-Britannique et qui veulent nous présenter leurs

*[Text]*

the Indian lands. This is very important. In fact, this tribal council and others are going to be in Ottawa next week, I understand, and are already going to appear, at least initially, before the Fisheries committee; they are concerned about the environmental impact of the twin-tracking.

I have been advised it would be a tremendous education for members of the Transport committee to go west to see what is actually going on out there, the machines that are cutting through the rock. It is quite a project, the largest project certainly at the present time, if not the largest of the building of the CN-CP—the CN in this case. This is why I am sorry a couple of members had to leave because of duty day. They are western members.

Anything along the way that was relevant might add to the thrust to go west, before we got to British Columbia. In British Columbia there is Ridley Island, which is certainly a very interesting development in transportation for western Canada and the Pacific Rim. There are the search and rescue problems that have been very recent in the press out there and which I think the Transport committee is more than justified in looking at. Those are some of the items that would be the justification for this Transport Committee to move. It is all summed up in a motion that in relation to its Order of Reference of April 12, being the Annual Report of the CN, which gives us the authority to ask for this, that the Chairman—that is me, I guess, with my friend over here and others—consult with the Minister to seek permission to travel to British Columbia, in order that the committee may study the impact of the railway operation and these other things I mentioned.

That is the brief summary of this steering committee report which, frankly, has been revised two or three times; that is one reason why you do not have it in front of you. Even this morning we made a few little revisions. But that is the purport of it. Mr. Benjamin was in the room. Mr. Forrestall was in the room and Mr. Gray, who was part of the steering committee, and I have summarized the intent of the steering committee report which I would like to seek approval for from this committee.

Mr. Benjamin.

• 1110

**Mr. Benjamin:** I so move.

Motion agreed to

**Mr. Baker:** In view of the fact that the chairman unfortunately is a lawyer, I will not pursue the question I was originally going to pursue. I think the witnesses have given a fairly clear explanation of what happened with the Valleyfield Bridge. But I would like to ask the witness this question. It appears to me, looking at the Seaway Authority over the years and seeing improvement plans that have been presented over

*[Translation]*

doléances au sujet du projet de doublement des voies du CN qui passerait sur les terres indiennes. Il s'agit là de quelque chose de très important. En fait, ce Conseil Tribal ainsi que d'autres se trouveront à Ottawa la semaine prochaine pour comparaître devant le Comité des pêches; ces Indiens se préoccupent de l'incidence qu'aura ce doublement des voies sur l'environnement dans leur région.

On me dit qu'un voyage dans l'Ouest pour les membres du Comité des transports serait très formateur puisqu'il permettrait aux membres du Comité de prendre contact avec ce qui se passe dans ces régions, de voir de leurs propres yeux les perceuses qui fendent les rochers. En fait, il s'agit là des plus grands travaux qui aient jamais été réalisés dans cette région par le CN-CP, et en l'occurrence par le CN dans ce cas-ci. C'est une des raisons pour lesquelles je regrette que deux membres de l'Ouest ne soient pas là aujourd'hui à cause d'autres obligations.

Nous pourrions également visiter tous les autres endroits intéressants en chemin. En Colombie-Britannique, il y a Ridley Island qui est certainement du plus haut intérêt en matière de transport pour l'ouest du Canada et les pays du littoral du Pacifique. Il y a également les opérations de sauvetage et les problèmes que celles-ci causent et qui ont fait les manchettes récemment; je crois que le Comité des transports devrait certainement étudier ces questions. Tout cela milite en faveur d'un voyage du Comité. Il y a également une motion qui se rapporte à l'ordre de renvoi du 12 avril au sujet du rapport annuel du CN et qui donne au président, et donc à moi, à mon ami ici et aux autres personnes l'autorisation de consulter le ministre afin d'obtenir la permission de voyager en Colombie-Britannique pour y étudier la question du transport par rail et les autres questions que j'ai mentionnées.

Je viens donc de vous donner un bref résumé du rapport du Comité directeur qui a fait l'objet de deux ou trois mises au point. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas de texte écrit à vous présenter. Ce matin même, nous faisons quelques petites corrections. Je viens donc de vous en donner les grandes lignes. M. Benjamin était dans la pièce. M. Forrestall également ainsi que M. Gray qui fait partie du Comité directeur. J'aimerais maintenant obtenir l'approbation du rapport.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je propose l'adoption du rapport du sous-comité.

La motion est adoptée.

**M. Baker:** Le président étant malheureusement un avocat, je ne poserai pas la question que j'avais l'intention de poser. Je crois que les témoins ont expliqué de façon assez claire ce qui s'est passé dans le cas du pont de Valleyfield. J'aimerais cependant leur poser la question suivante: des programmes d'amélioration ont été présentés au cours des années, visant notamment la Voie maritime et également le Canal Welland

*[Texte]*

the years, the Welland improvement plan, which I think originally was some \$2 billion, and then looking at an improvement plan of some \$30 million or \$40 million, scaled down to \$16 million—in looking at the problems you have had with the recession, the fact that you did increase the toll charges by 15% or 16%, I think, in 1982, and in 1983 by 10%, and then you were into a freeze in 1984—and are you not frozen again in 1985? Is that correct? Having to scale-down your costs and having to find that money in one way or the other, would the witness agree that certainly things are suffering—improvements are suffering in the entire system? Surely the answer is for the Government of Canada to approve substantial sums of money for the authority to carry out the needed improvements that should be done. Is that a fair statement?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, first of all, the outline given on the toll increases by the distinguished member is correct. We did have a freeze in tolls in 1984 and we have frozen tolls in 1985. These measures were of course taken to try to assist the industry during the recessionary period in place at that time. It was agreed by this government and its predecessor when we came forth with our proposals on tolls that they would accept deficit financing on the part of the authority; that is, we would still have sufficient cash to operate, because we have not had a cash problem up until now, but in fact we would be showing a deficit because of the non-cash items which appear in our accounting.

But absolutely no consideration has been given to not going ahead. I will rephrase that. We have not in any way dropped any maintenance programs which would interfere with the integrity of the system. Those programs would be ones, principally in the nature of concrete restoration, which were not considered to be crucial. But there has been no cutback on our part with other maintenance programs.

**Mr. Baker:** You just delayed your major improvement programs.

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, the major improvement programs that have been undertaken were those we felt would add to the capacity of the system.

• 1115

There was a great concern about 1980 that the Seaway would run out of capacity in 1985. I believe that 1979 was about the maximum year of traffic for the Seaway and there was a lot of concern bubbling about the community that we would not be able to handle this by as early as 1985 and that things should be done.

When we examined that closely, and when we found the traffic in fact was not increasing at the rate it had been previously, we went ahead with those programs we considered would improve the capacity, at relatively minor costs. A lot of things on the Welland Canal, particularly a traffic control system on the Welland Canal which will add a couple of lockages per day, and it is still going ahead and will be completed this year . . .

*[Traduction]*

qui devait coûter au départ 2 milliards de dollars. Il y a d'autres programmes qui impliquent des dépenses de quelque 30 ou 40 millions de dollars, dépenses qui ont ensuite été ramenées à 16 millions de dollars. Nous avons eu des problèmes à cause de la récession, il y a également eu l'augmentation des droits de péage de quelque 15 ou 16 p. 100, je crois, en 1982 et de 10 p. 100 en 1983, il y a eu un gel en 1984; y en a-t-il à nouveau un en 1985? Vous devez diminuer vos frais et pourtant vous devez trouver l'argent d'une façon ou d'une autre. Les témoins seraient-ils d'accord pour dire que cela cause des difficultés? Il me semble que le gouvernement du Canada devrait approuver l'allocation de fonds suffisants pour permettre les améliorations, les réparations, et cetera. N'est-ce pas comme cela qu'on devrait voir les choses?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, le député a raison en ce qui concerne les augmentations des droits de péage. Ceux-ci ont connu un gel en 1984 et en 1985. Ces dispositions ont été prises afin d'aider les différents secteurs d'activités au cours de la récession. Le gouvernement actuel ainsi que le précédent ont accepté notre proposition en ce qui concerne ces droits de péage et ils ont accepté d'éponger les pertes ainsi encourues. Cela ne toucherait pas notre fonds de roulement et nous n'avons d'ailleurs eu aucun problème de liquidité jusqu'à présent, cependant, nous accuserions un déficit à cause des postes budgétaires qui ne font pas intervenir de déboursés.

Cependant, nous n'avons renoncé à aucun programme d'entretien qui mettrait en danger de près ou de loin l'intégrité du système. Nous n'avons effectué des coupures que dans le cas de la restauration du béton de certains ouvrages où les réparations ne sont pas d'une importance capitale.

**M. Baker:** Mais vous venez de remettre à plus tard les programmes importants d'amélioration ou d'aménagement.

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, les programmes d'amélioration importants qui ont été entrepris sont ceux qui permettraient d'accroître la capacité du système.

On se préoccupait beaucoup en 1980 du fait que la voie maritime ne répondrait pas aux besoins en 1985. Je crois que 1979 était l'année où la circulation a atteint un point maximum dans la voie maritime. On se préoccupait donc de ce qui se passerait en 1985 si la circulation continuait à s'accroître au rythme de cette époque.

Lorsque nous avons étudié de près la question, nous nous sommes rendus compte qu'en fait la circulation ne connaissait pas un accroissement comparable à celui que l'on avait connu précédemment et nous nous sommes par conséquent contentés de mettre en place des programmes qui permettraient d'améliorer la capacité, mais à des coûts relativement peu élevés. Ainsi, nous avons mis en place pour le canal Welland un système de contrôle de la circulation qui permet d'augmenter le nombre d'éclusages par jour. Les travaux se poursuivent et seront terminés cette année.

## [Text]

But there was never any firm proposal to go ahead and spend the \$2 billion, or whatever it might be, either to double the canal system or to expand it in any major way. We have confined ourselves, and still are confining ourselves, to these relatively modest improvements on the understanding that this will carry us through the 1990s and prior to that a proposal will be made by the authority as to what we think should be done and when it should be done.

**Mr. Baker:** Since the Minister of Transport has the right, as I understand it, to steal your profits if he so desires, was your \$95,000 stolen?

**Mr. W.A. O'Neil:** I would not say that the Minister of Transport has the right to steal.

**Mr. Baker:** I am sorry; take. Was the \$95,000 taken?

**Mr. W.A. O'Neil:** No.

**The Chairman:** I was a little asleep at the switch there, too. I was talking to the clerk. I do not want to put words in Mr. Baker's mouth. I know the witness is experienced enough not to fall into any obvious bear pits like that.

You can rephrase any question that is put to you by a member, Mr. O'Neil, or do anything you want with it.

It was a little pejorative to say that the Minister steals, Mr. Baker.

**Mr. Baker:** That is fine, Mr. Chairman. Thank you.

**The Chairman:** Is that it? Okay.

**Mr. Hardey:** This is for a shortened 10 minutes, depending on the flow. We will start out at 10 minutes, but it may be more like 8 minutes.

**Mr. Hardey:** It is a fact, Mr. Chairman, that most of the questions that have been on my mind have been covered quite well. Naturally, my main concern is the continued traffic on the Seaway. There are many reasons when it does stop. Sometimes we can look at man to figure out ways to keep them going. Preventive maintenance has been discussed so well. It is certainly one of them. I think we will just leave that alone.

What about the program regarding the navigational improvements? I am referring particularly to the U.S. St. Lawrence Seaway Development Corporation, U.S. Coast Guard and Canadian Coast Guard developing a reliable all-weather navigational aid system. Something like this obviously has a lot of merit. How far have we progressed in that particular regard?

**Mr. W.A. O'Neil:** The Seaway's reference to this all-weather navigation system was principally in the context of an extended navigation season because we recognized that if we were going to attempt to operate on a regular basis beyond the normal freeze-up time then certain changes would have to be made in the aid system because floating aids are no longer available to us and we are in a period of fog and that sort of thing. When the ice cover comes we get this phenomenon of

## [Translation]

Cependant aucune proposition ferme n'a été faite en vue de dépenser la somme de 2 milliards de dollars ou toute autre somme qu'il faudrait pour élargir de deux fois le canal ou procéder à toute autre sorte d'améliorations. Nous nous bornons par conséquent à procéder à des travaux relativement modestes qui nous amèneront jusqu'aux années 90. Au cours de cette période, nous ferons des propositions à l'administration sur des travaux éventuels et la date à laquelle ceux-ci devraient être entrepris.

**M. Baker:** Puisque le ministre des Transports a le droit si je comprends bien de vous voler vos profits s'il le désire, ces 95,000\$ ont-ils été volés?

**M. W.A. O'Neil:** Je ne crois pas que le ministre des Transports ait le droit de voler.

**M. Baker:** Je m'excuse, ces 95,000\$ vous ont-ils été enlevés?

**M. W.A. O'Neil:** Non.

**Le président:** Je m'étais quelque peu assoupi et je parlais au greffier. Je ne voudrais pas mal comprendre. Je sais que le témoin a suffisamment d'expérience pour ne pas se laisser aller à ce genre de discussion.

Monsieur O'Neil, vous pouvez toujours reformuler une question que vous pose un membre du Comité ou faire de sa question tout ce qu'il vous plaît.

Je dois dire monsieur Baker que c'est un peu péjoratif d'utiliser l'expression «voler» quand on parle du ministre.

**M. Baker:** C'est très bien, monsieur le président merci.

**Le président:** Vous avez terminé? Très bien.

Monsieur Hardey. Vos 10 minutes seront peut-être écourtées; cela dépendra des réponses. Nous commencerons donc avec 10 minutes qui pourraient peut-être devenir huit minutes par la suite.

**M. Hardey:** Je veux dire monsieur le président qu'on a posé la grande majorité des questions que je voulais poser. Je me préoccupe évidemment de la bonne circulation des navires sur la voie maritime. Il y a beaucoup de raisons qui peuvent être invoquées quand la circulation est interrompue. Je suppose que l'on doit tenir compte de l'intervention de l'homme et de l'entretien des différentes composantes de cette voie maritime. Mais nous laisserons ces questions de côté pour le moment.

J'aimerais parler des améliorations à la navigation. Je pense tout particulièrement à la *St. Lawrence Seaway Development Corporation* des États-Unis, à la garde côtière américaine ainsi que canadienne et à la mise sur pied par ces organismes d'un système fiable et valable en tout temps d'aide à la navigation. Où en sont les choses à cet égard?

**M. W.A. O'Neil:** Nous nous préoccuons d'un système d'aide à la navigation en tout temps principalement dans le contexte d'une saison étendue de navigation; en effet si nous voulons fonctionner de façon régulière et ceci après la période où le Saint-Laurent est normalement gelé, il faut alors prévoir différents changements dans le système d'aide à la navigation; en effet, les bouées et autres aides flottantes ne sont plus alors d'aucune utilité alors que les navires doivent pourtant circuler

*[Texte]*

fog sitting over the navigation channel and ships just cannot operate. So we are aware that this is a fundamental requirement for operation at that time of the year. Also during other periods of bad weather: We get fog in the fall earlier on when a system such as that would be extremely useful.

• 1120

We have been working with the three organizations to which the distinguished member referred to try to develop a system which would be an economical one to use. Certainly, it is possible to develop a system, say, if cost is not a serious consideration, but we would be talking here about some type of equipment which could be put on board the ship, which the ship owners would be required to purchase or rent, as the case may be. But it would certainly be at their cost.

Therefore, we have been trying to work on a system which would link in with one of the existing navigation systems. We do have Loran-C, which is a form of vessel positioning system. We have been trying to work with other types and we have not yet found one which is considered to be suitable for application throughout the whole of the lakes. But work is continuing on that.

**Mr. Hardey:** You have indicated that 1984 would have completed most of this. Do you think we have another year to go, then, to finalize this particular project?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, I think we have longer than that to go. We came to some dead ends in 1984, unfortunately. Systems which seemed to be suitable turned out to be either not good enough... Our problem is that we have a channel which is essentially 250 feet wide and a ship which is 730 feet long, and for that vessel to know precisely where it is in a channel, completely blind, is a requirement that even aircraft, with their sophisticated systems, cannot meet. Therefore, our attempted use of a narrowed-down Loran-C system, if I can put it that way, unfortunately just did not turn out to be successful.

So we are now regrouping and trying to find some other procedure which would work. We did find out that, for instance, we would have to put a special radar on board each ship. Generally speaking, ships now are equipped with two radars, but these would not be satisfactory for this kind of precise determination of position, and that is adding another cost to the ship operation which we are loathe to do. So we have come a cropper on some of those, but we will be continuing the examination.

**Mr. Hardey:** May I ask a question specifically about an area of the Seaway in the Welland Canal where there are some rehabilitation programs in place? This is probably back in the area of improvements. Would you be able to comment in any way specifically on that particular part of the improvement factor of the Seaway?

*[Traduction]*

dans le brouillard et d'autres conditions atmosphériques difficiles. En effet une fois que le fleuve est pris dans les glaces, un brouillard couvre le chenal et les navires ne peuvent opérer. Il faut donc avant tout régler ce problème qui se produit également au cours d'autres périodes de mauvais temps, notamment en automne, lorsqu'un système comme celui que nous voulons mettre en place serait extrêmement utile.

Nous avons travaillé de concert avec les trois organisations dont parle le député afin de mettre sur pied un système qui serait également économique. Il est évidemment possible de mettre au point ce genre de système si l'on ne tient pas compte du facteur coût; cependant nous voulons mettre au point de l'équipement qui pourrait être installé à bord des navires et qui serait soit acheté soit loué par les armateurs.

Nous avons donc essayé de mettre au point un système compatible avec un des systèmes d'aide à la navigation existants. Il existe à l'heure actuelle le système Loran-C qui permet de repérer la position des navires. Nous faisons des essais avec d'autres systèmes mais nous n'en n'avons pas encore trouvé un qui pourrait s'appliquer dans tous les Grands Lacs. Nous poursuivons cependant nos travaux.

**M. Hardey:** Vous avez indiqué que la plus grande partie du travail serait terminée en 1984. Avez-vous besoin d'une autre année pour tout terminer?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, je crois qu'il faudra attendre plus longtemps avant que la question ne soit réglée. Nous nous sommes heurtés à des difficultés insurmontables en 1984, malheureusement. Des systèmes qui semblaient nous convenir se sont révélés insuffisants... Le problème en fait est le suivant: le chenal a une largeur de 250 pieds, les navires sont de 730 pieds de long. Or, il n'est pas encore possible à l'heure actuelle pour un navire de se situer exactement dans ce chenal. Même les aéronefs, avec leurs systèmes très compliqués, ne pourraient faire mieux. Nous avons donc essayé de mettre en place le système Loran-C avec certaines modifications, mais malheureusement nos efforts n'ont pas été couronnés de succès.

Nous essayons donc de trouver une autre façon de procéder. Nous nous sommes rendus compte par exemple qu'il faudrait installer un radar de type spécial à bord de chaque navire. De façon générale, ceux-ci sont équipés à l'heure actuelle de deux radars, dont la précision ne serait cependant pas suffisante dans ce cas. Il faudrait par conséquent que le propriétaire du navire assume des frais supplémentaires, ce qui nous déplaît. Nous avons donc échoué dans certaines de nos recherches, mais nous n'abandonnons pas pour autant.

**M. Hardey:** Pourrais-je poser une question qui porte précisément sur le canal Welland où certains travaux sont en cours? Pourriez-vous parler précisément de cette question?

[Text]

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, because of its configuration, the Welland Canal is the first place a bottleneck shows on the Seaway system. We have somewhere between 5 million and 10 million tonnes of cargo more through the Welland than we do through the Montreal to Lake Ontario section because of that interlake traffic from the upper lakes, principally down to Hamilton.

So the first spot where we run into difficulties in the sense of capacity problems is on the Welland, and at one particular spot, at lock 7. So we have concentrated our efforts on trying to make sure we maximize the use of lock 7, and we have done that. We have built additional tie-up walls so we can be sure there are two ships lined up, ready to go through the lock, that it will never sit there idle. We have widened sections of the channel on the Welland because these large ships, of course, cannot meet in confined waters. When it was completed in 1932, the Welland was basically built with a channel which was 200 feet wide on the bottom. That is just not sufficient for two ships 730 feet long with a 75-foot beam to meet safely, particularly if there happens to be any curving sections.

These are some improvements we have made, but the most important one we have currently under way is the traffic control system I mentioned before. This will allow us to have a much better opportunity to change the flow of ships in the canal. For instance, we will know precisely what vessels are coming to us. We can put them through our computer-driven simulator and we will know that if one ship is travelling slow, if that ship happened to be put aside and a faster ship was brought in or we change back the locks in a certain fashion, we could get more production out of the canal. This is not critical today. It is something we know will be essential as capacity mounts and builds up, and that type of program takes some time to get used to. That is a program we are working on now. As I said, it will bring us an extra two lockages per day, so we will be talking in the range of 32 lockages per day for the Welland.

Is that satisfactory?

• 1025

**Mr. Hardey:** I think that does. Thank you very much.

Just a final question. I do not know if there is any answer to this question. In regard to basic disruption, whether it be even accidental and a problem of mechanics, whether it be even labour disputes, is there any type of method to deal with emergency situations that the authority has in mind to help the seriousness of these things when they happen?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, if I may, I think we have to look at the Seaway in 25 years. To look at it in six weeks focuses on a particular problem. The Seaway has been operating for 25 years, and the Welland has basically been operating in its present configuration, with some modifications to it, since 1932.

[Translation]

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, étant donné sa configuration, le canal Welland est le premier endroit où se produit un goulot d'étranglement sur la Voie maritime. Il y a entre 5 et 10 millions de tonnes de marchandises de plus qui sont acheminées par le canal Welland par rapport à la partie entre Montréal et la lac Ontario. Cela est dû à toute la circulation maritime qui se fait entre les différents lacs à partir des lacs situés plus au nord, circulation qui se dirige principalement vers Hamilton.

Par conséquent les difficultés se posent tout d'abord sur le canal Welland et particulièrement à l'écluse n° 7. Nous avons donc concentré tous nos efforts afin d'utiliser au maximum cette écluse. Nous avons construit de nouvelles installations permettant à deux navires d'attendre en même temps leur tour dans le bief. Ainsi, le mouvement est continu et il n'y a aucune perte de temps. Nous avons élargi certaines parties du chenal Welland pour permettre à deux navires de passer en même temps. Lorsque le canal a été terminé en 1932 le chenal était de 200 pieds de largeur, ce qui n'est pas suffisant à l'heure actuelle avec des navires de 730 pieds de long et de 75 pieds de largeur particulièrement quand les bateaux ne sont pas d'une largeur uniforme.

Nous avons donc fait certaines améliorations mais la plus importante comme je l'ai dit a été au système de contrôle de la circulation. Cela nous permettra de mieux contrôler le passage des navires dans le chenal. Ainsi, ce système nous permettra de connaître avec précision la configuration des navires qui ont besoin d'éclusage. Nous pourrions avoir recours à un simulateur informatisé qui nous renseignera sur la vitesse de croisière des navires. Nous pourrions par exemple mettre un navire moins rapide sur une voie de garage pour laisser passer un navire plus rapide, nous pourrions modifier les écluses ce qui nous permettra d'utiliser au maximum le canal. Nous n'en sommes pas encore arrivés à une situation critique, mais avec l'augmentation de la circulation ce système se révélera fort utile et de plus, il est certain qu'un programme de ce genre ne peut être opérationnel du jour au lendemain. Nous travaillons là-dessus. Comme je l'ai dit, cela permettra deux éclusages de plus par jour, ce qui donnera à peu près 32 éclusages par jour pour le canal Welland.

Ai-je répondu à votre question?

**M. Hardey:** Oui. Je vous remercie.

Une dernière question. Je ne sais pas si vous avez la réponse. En cas de dérèglement, que ce soit à cause d'un accident ou d'une difficulté technique ou même d'un conflit syndical, l'administration prévoit-elle des procédures d'urgence pour éviter que la situation ne devienne trop grave?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, je crois qu'il faut tenir compte de l'expérience de la Voie maritime depuis 25 ans. Si on se limite à la situation sur six semaines, ce genre de problème prend une importance exagérée. La Voie maritime fonctionne depuis 25 ans et le canal Welland existe dans son état actuel, à part quelques modifications, depuis 1932.

**[Texte]**

It is a mechanical, structural bit of works. We do have, from time to time, things go wrong. We are able normally to anticipate them and fix them, or to not anticipate them but to repair them quickly. We are exposed every day to the hazard of ships running into our structures, which happens frequently during the course of the year. We have a risk every season when we open.

During the 25-year period, I think the Seaway's record has been quite good; that the numbers of times we have been out of service have been minimal. It is unfortunate that this particular instance was the longest. It was an 18-day delay, but in the whole scheme of the 25 years of operation, I think it would be considered not unreasonable. I am not suggesting at all that we look forward to it; it was a very trying and difficult time for those of us involved.

We recognize full well the impact this was having on the shipping industry and on the ships themselves, and on the whole community related to the Seaway. But I think the fact that it was repaired in time—repaired in that relatively short 18-day period—and that the ships did complete their voyages indicates that we conducted the affairs in a reasonable fashion.

We cannot anticipate all the accidents that are going to take place. I am sure members would understand that is just impossible. We sort of do the best we can to either be prepared to fix those we see going wrong or to correct after something like this.

**Mr. Hardey:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you. Well timed. Mr. Jourdenais.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président.

J'ai une série de questions à poser sur le rapport détaillé de l'exercice financier que m'a fait parvenir le ministre. Je ne crois pas qu'on aie les réponses à toutes mes questions, qu'on puisse y répondre aujourd'hui. Le temps va certainement nous manquer.

Si le Comité le veut, je vais déposer cette liste de questions et, pendant que j'en ferai l'énumération, les témoins trouveront peut-être certaines réponses à me donner. Pour ce qui est des autres questions, on pourra me faire parvenir les réponses dès que possible. Avec votre permission, monsieur le président, je dépose ces questions et demande qu'elles soient annexées au compte rendu de cette réunion.

Monsieur le président, il y a un autre document que je voudrais déposer au Comité dans les deux langues officielles. C'est une lettre de M. Frank Renzo, président de la Fraternité des policiers de la Société canadienne des ports. M. Renzo nous fait part des problèmes de circulation et de sécurité sur les ponts Champlain et Jacques Cartier. Je demande que cette lettre soit annexée au compte rendu de cette réunion.

Je vais vous remettre les dossiers, si vous le voulez. J'ai même une copie de la réponse que le président m'a fait parvenir à la suite des questions que j'ai posées le 29 novembre.

**[Traduction]**

C'est un ouvrage qui comporte des éléments mécaniques et de temps à autre il peut y avoir dérèglement. Nous sommes normalement en mesure de prévoir ces problèmes et de faire des réparations, ou même sans les prévoir nous pouvons faire des réparations rapides. Tous les jours il y a la possibilité que des navires se heurtent contre nos ouvrages, ce qui se passe assez souvent au cours de l'année. C'est un risque qui se présente à chaque saison.

Pendant les 25 ans de son existence, je crois qu'en général l'expérience de la Voie maritime a été assez bonne; le service a été interrompu de rares fois seulement. Il est dommage que le cas le plus récent ait été aussi le plus long. L'interruption a duré 18 jours mais dans le contexte de 25 ans de fonctionnement, je ne pense pas que ce soit excessif. Evidemment c'est une situation très éprouvante et difficile pour nous.

Nous sommes très conscients des répercussions de cet incident sur les transports maritimes et les navires eux-mêmes et aussi sur toutes les branches d'activités qui dépendent d'une façon ou d'une autre sur la Voie maritime. Mais le fait que les réparations se sont effectuées dans un délai assez raisonnable, c'est-à-dire dans 18 jours, et aussi le fait que les navires ont terminé leur voyage montrent que nous avons bien réglé le problème.

Nous ne pouvons pas prévoir tous les accidents qui vont survenir. Je suis sûr que vous comprenez que cela est impossible. Nous essayons d'être préparés à de telles éventualités.

**M. Hardey:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci. Vous avez bien respecté votre temps de parole. Monsieur Jourdenais.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman.

I have a series of questions relating to the detailed report on the fiscal year distributed by the Minister. I do not think that it will be possible to answer all my questions today. We certainly will not have enough time.

If the committee agrees, I will table this list of questions and as I read them off, the witnesses will perhaps find some of the answers. As for the other questions, I would like to have the information sent to me as quickly as possible. With your permission, Mr. Chairman, I will table the questions and request that they be appended to today's proceedings.

Mr. Chairman, there is another document which I would like to table with the committee in both official languages. It is a letter from Mr. Frank Renzo, President of the Policemen's Brotherhood of the Canadian Ports Corporation. Mr. Renzo describes the traffic and security problems related to the Jacques Cartier and Champlain bridges. I would like this letter to be appended to our minutes of proceedings.

I will table this material, if you would like. I even have a copy of the answer sent to me by the president following questions which I asked on November 29.

## [Text]

J'ai une série de questions à poser. Je ne sais pas si le temps va nous permettre... Cependant, j'ai d'autres questions à poser. J'en ai beaucoup à poser sur le Pont Jacques Cartier et...

• 1130

**The Chairman:** Mr. Jourdenais, you have quite a few questions, certainly...

**M. Jourdenais:** Monsieur le président, je vais faire une chose. On pourra certainement répondre à huit ou dix de ces questions par «oui» ou «non». Pour ce qui est des autres, je pourrais simplement les énumérer. Tout le Comité pourrait les regarder ensemble, et si ensuite on peut répondre à certaines de mes questions, on le fera; dans le cas contraire, on me fera parvenir les réponses par le courrier.

**The Chairman:** That is what I was going to suggest to expedite it. If you have some questions you want to put and he cannot answer them, we can note them in the transcript. They will be there in *seriatim* form, and then you have a supplementary list that I think perhaps would be best—because it is in your interest to circulate them, and then we will get the answers and circulate them to the members of the committee, rather than adding to the transcript of the minutes of this meeting—that type of thing.

**Mr. Jourdenais:** I would like very much to be in the transcript of this meeting, if it is possible, because it is an important item in my riding. It is also national, because I think it is *de la discrimination dans mon comté*.

**The Chairman:** I do not know what it is.

**Mr. Jourdenais:** I will explain to you by asking the question.

**The Chairman:** Okay, continue.

**M. Jourdenais:** M. le président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent va certainement voir que c'est très important.

Je voudrais savoir premièrement si ces policiers de la Société canadienne des ports qui voient à la sécurité sur les ponts Champlain et Jacques Cartier sont payés par la Voie maritime du Saint-Laurent. Est-ce que vous pouvez me répondre? Êtes-vous au courant?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, the Authority has a contract with the National Harbors Board for policing the bridges. The bridge company, Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc., pays the National Harbors Board, which in turn pays the policemen.

**M. Jourdenais:** Merci. En ce qui a trait au service de remorquage sur les ponts Champlain et Jacques Cartier, j'avais demandé de quelle façon on procédait pour accorder le contrat et j'avais aussi demandé si la compagnie de remorquage était payée par la Corporation. Je sais maintenant que la Corporation fonctionne par soumissions, mais ce que l'on ne m'a pas dit, c'est le prix que la compagnie de remorquage demande à la Corporation. Donc, ma première question est

## [Translation]

I have a series of questions to ask. I do not know whether we will have enough time... I would also like to raise a number of other questions, many of them dealing with the Jacques Cartier bridge and so forth...

**Le président:** Monsieur Jourdenais, vous semblez avoir beaucoup de questions, effectivement...

**Mr. Jourdenais:** Mr. Chairman, this is what I will do. I think that about eight or ten of my questions can be answered with a yes or a no. As for the others, I can read them off. The committee members can read along with me, and if the answer for some of the questions is available, then we will hear it; if not, the information can be sent to me.

**Le président:** C'est ce que j'allais vous proposer pour accélérer les choses. Si le témoin ne peut pas répondre à certaines de vos questions, celles-ci figureront quand même dans la transcription de nos délibérations et je crois aussi que vous feriez bien de faire circuler votre liste, à tout prendre ce serait sans doute préférable d'obtenir les réponses de cette façon et de les distribuer aux membres du Comité plutôt que de faire joindre cela en annexe.

**M. Jourdenais:** Je tiens à ce que ces questions figurent dans la transcription de nos délibérations, dans la mesure du possible, car ce sont des questions très importantes dans ma circonscription. Elle sont également d'intérêt national, car j'estime qu'il s'agit de *discrimination in my riding*.

**Le président:** Je ne sais pas ce que c'est.

**M. Jourdenais:** Je vais vous l'expliquer en posant ma question.

**Le président:** Continuez, je vous prie.

**Mr. Jourdenais:** The Chairman of the St. Lawrence Seaway Authority will certainly understand the importance of the matter.

First of all, I would like to know whether the police officers of the Canadian Ports Authority responsible for security on the Champlain and Jacques Cartier bridges are paid by the St. Lawrence Seaway Authority. Do you know the answer to this?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, l'administration a un contrat avec le Conseil des ports nationaux en ce qui concerne les opérations de surveillance des ponts. C'est la société *Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée* qui paie le Conseil des ports nationaux qui à son tour verse les salaires des policiers.

**Mr. Jourdenais:** Thank you. With respect to the towing service for the Champlain and Jacques Cartier bridges, I asked how the contract was awarded and I also asked whether the towing company was paid by the corporation. I now know that the corporation proceeds by tender, but I was not told the price the towing company charges the corporation. My first question, then, is how much does the towing company get for doing its work on the two bridges, particularly the Champlain

**[Texte]**

celle-ci: Combien reçoit la compagnie de remorquage pour exécuter son travail sur les deux ponts, ou sur le pont Champlain en particulier, ce qui m'intéresse davantage, parce que je crois que ce sont deux différentes compagnies qui font le remorquage sur le pont Champlain et sur le pont Jacques Cartier?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, the member is quite correct. There are two different contracts, one for the Jacques Cartier and one for the Champlain Bridge. If it is the Champlain Bridge, then that contract was awarded in 1984 for a period of three years. It goes through until June 1987. The value of the contract is \$36,900. It was awarded on the basis of bids which were received, assuring that the tenderers met the requirements of the bid documents.

The basis of the towing contracts is that we call tenders from people who show an interest. We determine a list of potential suppliers of the service. They are contacted. If they wish to receive the documents, they receive them, and then they submit the tenders as they see fit. The tenders are analysed, and generally speaking, the lowest bid is accepted, provided he meets all of the requirements of the tender document.

The rate is approximately, I think, \$12 per hour. These towing contracts are on the basis that the service will be provided during peak hours on the normal work day—that is, in the morning—and at night. Between 7 and 9 in the morning and 4 and 6 at night they are on standby. These contractors also have the ability or right to come on the bridge and they are called by the police authorities or whomever, should there be requirement for them during other periods of time.

The actual towing costs for the removal of the vehicle are borne by the individual vehicle owner. The rates that are established are those which are in place in the Province of Quebec. There is an established charge that the province has, and those are the rates which we use in our contract documents.

• 1135

**M. Jourdenais:** Monsieur le président, quand vous dites «la province», est-ce que vous voulez parler du gouvernement ou du l'association des remorqueurs du Québec. Je ne sais pas si cela existe, mais vous dites «à Québec». Voulez-vous parler du gouvernement du Québec, du ministère des Transports du Québec?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, my understanding is these rates are established by the government of the Province of Quebec.

**M. Jourdenais:** Vous avez répondu à ma deuxième question que je n'ai pas encore posée. Je vous remercie. Je voulais savoir combien la compagnie demandait à l'individu qui était obligé de se faire remorquer.

J'ai aussi reçu une lettre du ministre. Compte tenu du fait que l'on me répond que l'ensemble des responsabilités de construction et d'entretien des ponts dépend du gouvernement provincial, est-ce que la Corporation paie le gouvernement provincial pour l'entretien des ponts Champlain et Jacques

**[Traduction]**

Bridge which is of more interest to me, since I gather that there are two different towing companies for each of the bridges.

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, le député a tout à fait raison. Il y a deux contrats différents, un pour le pont Jacques-Cartier et l'autre pour le pont Champlain. Si vous parlez du pont Champlain, le contrat a été adjugé en 1984 pour une période de trois ans et il sera donc en vigueur jusqu'en juin 1987. Le montant du contrat est de 36,900\$. Il fut adjugé après étude des différentes soumissions reçues pour assurer que celles-ci répondaient aux critères exigés.

Dans le cas des contrats pour le remorquage, nous faisons un appel d'offre aux personnes qui manifestent leur intérêt. Nous établissons une liste des fournisseurs potentiels de ce service et nous les contactons. S'ils veulent recevoir les documents, nous les leur envoyons et ils font les soumissions qu'ils veulent. Les soumissions sont étudiées attentivement et c'est généralement l'offre la plus avantageuse qui est retenue pourvu qu'elle réponde à toutes les exigences de l'appel d'offre.

Je crois que le taux approximatif est de 12\$ l'heure. Ces contrats de remorquage sont établis en fonction d'un service qui sera offert pendant les heures de pointe les jours ouvrables, c'est-à-dire le matin et le soir. Les camions sont en disponibilité entre 7 heures et 9 heures du matin et 4 heures et 6 heures du soir. Ils doivent aussi se présenter sur les ponts à la demande des autorités policières ou autres, si on a besoin de leurs services à d'autres moments de la journée.

C'est le propriétaire du véhicule remorqué qui doit payer les frais de remorquage comme tels. Les tarifs suivis sont ceux qui sont en vigueur dans la province de Québec. Il y a un barème fixé par la province qui est stipulé dans nos contrats.

**Mr. Jourdenais:** Mr. Chairman, when you speak of the province, are you talking about the government or the association of Quebec Towing Companies? I do not know if such an association exists but you are referring to Quebec. Are you talking about the Government of Quebec or the Quebec Department of Transport?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, je crois savoir qu'il s'agit de taux établis par le gouvernement de la province de Québec.

**Mr. Jourdenais:** You asked my second question without my having to ask it. Thank you. I wanted to know how much the company charged the owner whose car had to be towed away.

I have also received a letter from the Minister. Since I am told that all responsibilities relating to the construction and upkeep of bridges lie with the provincial government, I would like to know whether the corporation pays the provincial government for the upkeep of the Champlain and Jacques

*[Text]*

Cartier? Si oui, quels sont ces montants et où peut-on les trouver dans le rapport financier?

**Mr. W.A. O'Neil:** I am sorry, Mr. Chairman, I missed the question.

**Mr. Jourdenais:** Okay. I will try to tell you in English. I will do my best. In the report the Minister sent me, he said that the upkeep of the bridge is the responsibility of the provincial government. I am asking: If it is the provincial government which takes care of the upkeep of the bridge, *l'entretien*, does the Corporation of the Champlain and Jacques Cartier Bridges pay the provincial government to do the work? If yes, how much is it and where is it in the financial report?

**Mr. W.A. O'Neil:** Thank you, sir. There is some misunderstanding because the maintenance of the bridge and the operation of both bridges is undertaken by the bridge company, which is a federal Crown corporation, a subsidiary of the Seaway Authority. The cost of maintenance is borne by that company.

**Mr. Jourdenais:** Je vais vous poser une question à laquelle vous aurez peut-être de la difficulté à répondre. Vous me dites que ce n'est pas payé par le gouvernement provincial. Pourquoi? On m'a dit dans la lettre que c'était le gouvernement provincial qui était responsable de l'entretien.

**Mr. W.A. O'Neil:** Excuse me, Mr. Chairman. I have been given a piece of paper. The context is that we have said the overall responsibility for constructing and maintaining bridges is provincial. That is just because of federal-provincial relationships. Here we are talking about any traffic improvements in the Montreal district. This is related to improvements which have been suggested for the south shore in total. It was in the context of saying that anything which has to do with constructing and maintaining bridges is normally provincial. Perhaps the Minister should have said "normally". If there is anything further to be done in the south-shore area to improve conditions, we would consider it a provincial responsibility and not one related to the Jacques Cartier and Champlain Bridges.

**Mr. Jourdenais:** In the south-shore area, you probably mean near the bridge, or both bridges, because if the provincial government is responsible somewhere else, it has nothing to do with

la Corporation des ponts Jacques Cartier et Champlain.

J'ai demandé, le 29, qui était responsable des voies d'accès au pont, pour ce qui est de la construction et des réparations. C'était le sens de ma question. Supposons, par exemple, qu'on veuille améliorer la circulation sur le pont Champlain. On a probablement besoin de deux autres entrées et de deux autres sorties. Qui va être responsable du coût de la construction des nouvelles entrées et sorties? Est-ce la Corporation?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, that question has not come up precisely the way it is presented. The position the bridge company would take is that it would be the responsibility of the province. As far as the bridge company is concerned,

*[Translation]*

Cartier bridges? If so, what is the amount of money involved and where are these expenses recorded in the financial statement?

**Mr. W.A. O'Neil:** Je vous demande pardon, monsieur le président, j'ai raté la question.

**Mr. Jourdenais:** Très bien. Je vais essayer de vous la poser en anglais. Je ferai de mon mieux. Dans le rapport qui m'a été envoyé par le ministre, on me dit que l'entretien des ponts relève du gouvernement provincial. Si c'est le cas, la Société des ponts Champlain et Jacques-Cartier inc. rembourse-t-elle le gouvernement provincial. Si oui, de quel montant s'agit-il et où le retrouve-t-on dans le rapport financier?

**Mr. W.A. O'Neil:** Merci, monsieur. Il doit y avoir méprise car l'entretien du pont et le fonctionnement des deux ponts relèvent de la Société des ponts Champlain et Jacques-Cartier incorporée, qui est une société de la Couronne et une filiale de l'Administration de la Voie maritime. C'est cette société qui assume les coûts d'entretien.

**Mr. Jourdenais:** This question may be difficult for you to answer. You say that this is not paid for by the provincial government. Why? In this letter I am told that the provincial government is responsible for upkeep.

**Mr. W.A. O'Neil:** Excusez-moi, monsieur le président. Je viens de recevoir le document. On me dit que de façon générale, ce sont les provinces qui sont responsables de la construction et de l'entretien des ponts. C'est dans le contexte de la répartition des responsabilités entre le gouvernement fédéral et provincial. Dans ce cas-ci, il s'agit d'améliorer la circulation dans la région de Montréal surtout par rapport à des améliorations qui ont été proposées pour la rive sud. Dans la lettre on dit que tout ce qui concerne la construction et le maintien des ponts relève normalement du gouvernement provincial. Peut-être le ministre aurait-il dû dire «normalement». S'il reste encore des choses à faire dans la région de la rive sud pour améliorer les conditions, ce devrait être normalement la responsabilité provinciale et ne concerne pas les ponts Jacques-Cartier et Champlain.

**Mr. Jourdenais:** Dans la région de la rive sud, vous voulez plutôt dire près du pont ou des ponts car si le gouvernement provincial est responsable ailleurs, cela n'a rien à faire avec

the Corporation of the Champlain and Jacques Cartier Bridges.

On the 29th, I asked who was responsible for the access lanes to the bridge with respect to construction and repair. This was the point of my question. Let us assume that something is being done to improve traffic on the Champlain Bridge. Two other entrance and exit points are probably required. Who will be responsible for the cost of building these new access and exit lanes? Is it the corporation?

**Mr. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, la question ne s'est pas présentée de la façon que vous décrivez. D'après la société responsable des ponts, ce serait la responsabilité de la province. Du point de vue de la société, nous avons construit un pont qui

[Texte]

we constructed a facility which was intended to provide the service of a crossing of the St. Lawrence River. Any adjustments to the approaches which might be required would be, in our view, a provincial matter. The crossing itself would be the responsibility of the bridge company. With regard to the south shore, there have been suggestions that additional crossings would be required. What I am saying is, we in the bridge company consider that to be the responsibility of the province or the local municipalities, or some other people. We do not consider the examination of the whole of the traffic flow problems, which may exist between the south shore and Montreal, should be borne by the Jacques Cartier and Champlain Bridge Company.

• 1140

**Mr. Jourdenais:** Okay.

**The Chairman:** You have two more questions which you could answer. I will read the rest.

**Mr. Jourdenais:** The other we can file, have appended.

**The Chairman:** Yes. Right.

**M. Jourdenais:** Ces 1.8 millions de dollars dont parle le ministre dans sa lettre, somme se rapportant aux dépenses de perception de péage qui seraient épargnées si le péage était aboli, que comprennent-ils en détail?

**Mr. W.A. O'Neil:** The principal amount of that is the wages to the toll collectors. That is the main cost of collecting tolls. However, there is some cost for the toll collection equipment itself, for its maintenance. By far and large, it is for 41 persons whose salaries are paid to collect the tolls.

**Mr. Jourdenais:** It means we are spending more to pay for the collection of the bridge than we are collecting.

**Mr. W.A. O'Neil:** Oh, no. I can provide . . .

**Mr. Jourdenais:** In plain English, I understood that.

**Mr. W.A. O'Neil:** I can supply that information. I can give you precise details on the amount that we received in the revenue. I can do it now, Mr. Chairman. The revenue that we received from tolls is \$5.641 million, and it costs us \$1.8 million to collect that. That is the ratio of what the toll income is, as against the cost of collecting.

**M. Jourdenais:** Si on abolissait le péage, on aurait un surplus de 1.8 million de dollars au lieu de 1.8 millions de dollars en moins.

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, if you abolish the tolls, you will receive \$5.6 million less, because that is the toll revenue.

**Mr. Jourdenais:** That is exactly what it means.

**The Chairman:** I think we are in an area where you really want some precise questions, and you want some precise answers. You may want to argue about the answers.

[Traduction]

enjambe le fleuve Saint-Laurent. Tout changement nécessaire des voies d'accès ou de sortie serait, à notre avis, une responsabilité provinciale. Le pont lui-même relève de la corporation. Certains prétendent qu'il faudrait davantage de ponts pour la rive sud. À notre avis, c'est la responsabilité des autorités provinciales ou municipales. Nous n'estimons pas qu'il revienne à la société des ponts Jacques Cartier et Champlain d'examiner toute la question de l'écoulement de la circulation et les problèmes que cela peut poser entre la rive sud et Montréal.

**M. Jourdenais:** Je vois.

**Le président:** Vous pouvez encore poser deux questions pour une réponse orale. Je vais lire le reste.

**M. Jourdenais:** Les autres, nous pourrions les faire joindre en annexe.

**Le président:** Oui.

**Mr. Jourdenais:** I would like to have the details about this figure of \$1.8 million to which the Minister refers in his letter. It concerns the collection of tolls and costs which would be saved if this practice were stopped.

**M. W.A. O'Neil:** Le salaire des préposés au péage constitue l'élément principal de ce montant. C'est le coût le plus important de la perception des péages. L'équipement lui-même et son entretien représentent une partie des frais. Mais c'est le salaire des 41 employés qui constitue de loin la partie la plus importante de cette somme.

**M. Jourdenais:** Cela veut dire que nous dépensons davantage pour percevoir le péage que ce que nous en retirons comme recettes.

**M. W.A. O'Neil:** Non, je peux vous montrer que . . .

**M. Jourdenais:** Cela m'a semblé assez clair d'après votre réponse.

**M. W.A. O'Neil:** Je peux vous donner les renseignements à ce sujet et le détail des recettes. Je peux le faire maintenant. Nos recettes tirées des péages représentent 5,641 million de dollars tandis qu'il nous en coûte 1,8 million de dollars en frais de perception. Vous voyez donc quel est le rapport entre les recettes et les coûts de perception.

**Mr. Jourdenais:** If we remove the toll, we would have a surplus of \$1.8 million instead of an expenditure of \$1.8 million.

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, si on abolit le péage, il y aura un manque à gagner de 5,6 millions de dollars, c'est-à-dire les recettes du péage.

**M. Jourdenais:** C'est exactement ce que je voulais dire.

**Le président:** Si je comprends bien, vous voulez des réponses précises à des questions précises. Vous voulez peut-être aussi contester certaines réponses.

## [Text]

**Mr. Jourdenais:** No, I will not argue about the answers.

**The Chairman:** No, but I think your time on this round is over. I wonder if you would like to do what you suggested first; that is, present the list of questions to Mr. O'Neil. Or perhaps the committee could consider a motion to have them appended to the minutes of this meeting. Then, when we receive the answers, we will table them.

**M. Jourdenais:** Si vous croyez que ce sera trop long avant d'avoir les réponses, je suis bien d'accord. Dans un rapport annuel, on nous donne des chiffres et, pour comprendre, il faut pratiquement être comptable, ce que je ne suis pas, ou bien avocat, ce que je ne suis pas non plus. C'est une chose très importante dans mon comté. Si on dépense actuellement 1.8 million de dollars pour percevoir le péage, eh bien, on va arrêter cela. Les gens pourront traverser gratuitement et on va économiser 1.8 million de dollars.

**The Chairman:** Obviously, any question that a member asks is important. I am not trying to diminish that. To expedite your questions and to obtain some answers, I think it would be easier if the witness were to take your questions and then give this committee the answers. When you have a chance to review it, there may be many things that you want to put on the record. Whether you want to put the whole thing on the record right now, I . . .

**Mr. Jourdenais:** I want to put the whole thing on the record.

Est-ce que le président veut me laisser poser les deux dernières questions qu'il y a ici. Elles ne sont pas sur la liste que je vous ai présentée qui en compte une trentaine. Ces deux questions concernent surtout la lettre du président. Est-ce que le Comité est d'accord que je pose mes deux questions?

**The Chairman:** I am in the hands of the committee. You are over your time limit at the moment. You can wait for a second round. As far as I am concerned, to expedite matters . . . Mr. Angus is the only other questioner who has indicated an interest in a second round. So why do you not go ahead and get this phase over with?

**M. Jourdenais:** De quel calcul provient cette somme de 1.64 million de dollars de crédits parlementaires pour 1984-1985, si le péage était aboli? Autrement dit, quelles dépenses vont englober ces 8.6 millions de dollars? J'ai posé les deux questions en une.

• 1145

**Mr. W.A. O'Neil:** The details of the cost of operation of the bridge are available. In the annual report we are compelled to condense them just because of the very nature of the report, but that does not mean that information is not available to members who wish to pursue this further. I am sure we can provide specific details as the distinguished member may wish, either directly or to the committee, whichever suits you better.

**The Chairman:** The Chair is going to make a decision here, Mr. Jourdenais.

**Mr. Jourdenais:** Okay, go ahead.

## [Translation]

**M. Jourdenais:** Non, je ne vais pas contester les réponses.

**Le président:** Non, mais je crois que votre temps de parole est épuisé. Vous voudriez peut-être procéder comme vous l'avez proposé d'abord, c'est-à-dire présenter la liste des questions à M. O'Neil. Ou le Comité serait peut-être disposé à envisager une motion en vue de les faire joindre en annexe à notre compte rendu. Ainsi, une fois les réponses reçues, nous les déposerons.

**Mr. Jourdenais:** If you think that it will take too long to hear the answers, then I would agree with this suggestion. There are some figures in the Annual Report but to understand them, you practically have to be an accountant or a lawyer, which I am not. This is something very important to my riding. If toll collection is now costing us \$1.8 million, then we can put a stop to this. People will be able to cross free of charge and we will save \$1.8 million.

**Le président:** Je comprends que les questions posées par les membres du Comité sont importantes et je ne voudrais pas les discréditer. Mais pour accélérer les choses, je crois qu'il serait préférable de donner vos questions au témoin et attendre que le Comité reçoive les réponses. Quand le compte rendu sera publié, vous voudrez peut-être y ajouter quelque chose. Quant à savoir si vous voulez poser toutes vos questions maintenant, je . . .

**M. Jourdenais:** Je veux que tout soit consigné maintenant.

Will the Chairman be willing to let me ask my two last questions? They are not on the list that I gave to you and which has about 30 questions. These two deal mainly with the letter from the President. Is the committee willing to let me ask these two questions?

**Le président:** Je suis à la disposition du Comité. Vous avez dépassé votre temps de parole. Vous pouvez attendre le deuxième tour. En ce qui me concerne, afin d'accélérer les choses . . . M. Angus est le seul qui ait exprimé le désir de faire une deuxième intervention. Dans ce cas, vous pouvez continuer et terminer vos questions.

**Mr. Jourdenais:** On what calculations did you base this amount of \$1.64 million in the parliamentary appropriations for 1984-1985, if tolls were to be abolished? In other words, what expenditures will be included in this amount of \$8.6 million? I have asked both of my questions in one.

**M. W.A. O'Neil:** Je peux vous donner des détails concernant les frais d'exploitation du pont. Étant donné la nature du rapport annuel, nous sommes obligés de fournir un minimum de renseignements, mais cela n'exclut pas la possibilité que les députés qui le veulent puissent demander des explications supplémentaires. Selon le vœu de l'honorable député, nous pouvons lui faire parvenir directement les renseignements qu'il désire ou les envoyer au greffier, s'il le préfère.

**Le président:** Le président va devoir se prononcer là-dessus, monsieur Jourdenais.

**M. Jourdenais:** D'accord, allez-y.

[Texte]

**The Chairman:** You have some very interesting questions and there will be some very interesting answers and it is very relevant to your area and perhaps the whole transportation system of Canada. I do not have enough information to make that decision, but I think that as a start if the witnesses could get, in effect . . . In effect it is as though you wrote a letter but it is really coming from this committee. I think you have three lists of questions along with the questions you have asked. How those interrelate, how specific, precise . . . I do not know, but if the witness could take those questions and get the reply back to you . . .

In other words, I am negative to having it appended to the transcript of this evidence today because we get into invidious precedents of letters of members and/or other letters that can be 10, 15, 20 pages long, and it starts to clutter up the whole record, especially if it is not very germane to what we are talking about.

It is germane to you, and I would suggest, in the kindest way, that the witnesses get the list of questions and also follow through on what you have already put orally. If you are not satisfied with the reply, talk to myself and the clerk and we can do it in a more formal way. You will get information initially that, frankly, you can condense and perhaps make very much part of the record.

**M. Jourdenais:** Je vais accepter pourvu que ce soit consigné au procès-verbal. Je vais vous donner un exemple. On me donne un rapport. On me dit: Fonctionnement—3,208,538\$. Qu'est-ce que c'est, le fonctionnement? Un peu plus loin, il y a: Administration, Entretien, Amortissement. L'amortissement de quoi? Ce n'est pas un édifice. Ce n'est pas un coût réel, l'amortissement. C'est ce que je veux savoir. Qu'est-ce que c'est exactement? Combien coûte l'entretien du pont Champlain et du pont Jacques Cartier? C'est tout ce que je veux savoir. J'ai posé la question, mais on m'a répondu vaguement, en des termes de comptabilité. Si c'est au procès-verbal, on aura les réponses à la prochaine réunion. Si j'envoie une lettre au ministère à l'extérieur du cadre du Comité, on va me répondre encore la même chose. On l'a fait deux fois. On le fait ici tous les ans, on le fait comme cela. Je veux avoir les détails complets. Si c'est fait à une séance du Comité, on aura les réponses.

**The Chairman:** I am not saying that cannot be part of the record. Would you accept the suggestion of the Chair to let the witnesses take the questions you have put, the further questions on your list, and get a response to you? If that is not satisfactory, we will proceed and make sure at a further meeting and in other ways to get it on the record.

[Traduction]

**Le président:** Vous avez des questions très intéressantes auxquelles nous obtiendrons sans doute des réponses tout aussi intéressantes qui concernent non seulement votre région mais peut-être même tout le système de transport au Canada. Je n'ai pas suffisamment de renseignements pour prendre une décision tout de suite, mais peut-être que si les témoins pouvaient . . . En réalité, vous avez rédigé une lettre en quelque sorte de la part du Comité plénier. Je crois que vous avez trois listes de questions à part celles que vous avez déjà posées. J'ignore si elles sont liées ou si elles sont précises, mais si on lui en donne un exemplaire il peut essayer de vous répondre aussitôt que possible . . .

Autrement dit, je suis contre l'idée de faire annexer votre liste au procès-verbal de nos témoignages car cela créerait un précédent selon lequel nous serions obligés d'annexer les lettres des députés qui le désireraient—lettres qui peuvent parfois être de 10, 15, ou 20 pages, ce qui risque d'encombrer le procès-verbal, surtout si le sujet de celles-ci ne nous concerne pas en tant que comité.

Bien entendu, ces questions vous concernent personnellement, et si vous me permettez de vous faire une suggestion, je crois qu'il conviendrait de donner votre liste de questions aux témoins afin qu'ils puissent vous répondre par écrit, sans oublier celles que vous leur avez déjà posées il y a quelques minutes. Si les réponses vous semblent insatisfaisantes, adressez-vous soit à moi-même, soit au greffier et nous pourrions à ce moment-là procéder de façon plus officielle. Vous obtiendrez sans doute des renseignements que vous pouvez résumer et faire consigner ensuite au procès-verbal.

**Mr. Jourdenais:** I am prepared to accept your suggestion provided that it is put in the record. I would just like to give you an example. I have been given a report. In this report, I see the following headlines: Operations—\$3,208,538. What is meant by operations? A little further on, I see the following headings: Administration, Maintenance, Depreciation. Depreciation on what? We are not talking about a building. In fact, depreciation is not an actual cost. Those are the things I want information about. What exactly do these terms mean? What are the real costs of maintaining the Champlain and Jacques Cartier bridges? That is all I am trying to find out. I asked the question, to which I was given a rather vague response in accounting terms. If it is on the record, however, we will get answers at the next meeting. If I simply send a letter to the Minister outside the framework of the committee, I will get the same answer I have been given before. It has already been done twice before. Indeed, every year the same thing is done, in this very way. I would like to get full details. If I try to do this at a committee meeting, we will get the answers we are looking for.

**Le président:** Je n'ai pas dit que cela ne pourrait pas être consigné au procès-verbal. Mais seriez-vous prêt à accepter la suggestion du président, à savoir que vous donniez vos questions aux témoins, y compris celles qui figurent sur votre liste, afin de leur permettre de vous répondre par écrit? Si cette solution s'avère insatisfaisante, nous prendrons les mesures qui s'imposent à une réunion ultérieure afin que cela soit consigné au procès-verbal.

[Text]

**Mr. Jourdenais:** Agreed.

**The Chairman:** We certainly will help you make . . .

**Mr. Jourdenais:** Agreed, as time goes by fast.

**The Chairman:** That is right. *Vous êtes très gentil. Merci pour votre collaboration.*

As I understand it, Mr. O'Neil, you have the oral questions, some of which were answered, some of which I guess there was some question about. Has Mr. O'Neil got all the lists of questions? I think Mr. Laniel was . . .

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, I have not seen the list, but apparently we have it. We will respond. I presume you wish us to respond to the clerk. Am I right?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. W.A. O'Neil:** We will respond in the normal fashion to the clerk and then . . .

**The Chairman:** Yes. We will circulate that especially to make sure Mr. Jourdenais gets it and then we will go from there.

**Mr. Jourdenais:** Do you want a copy of the questions I just asked him that are not on this list?

**The Chairman:** *C'est une bonne idée.*

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, excuse me. We will attempt to provide all of the information requested. It is not any desire on our part to withhold; it is a matter of making sure we understand precisely what is asked and then we will do everything we can to provide that as soon as we possibly can.

**The Chairman:** Agreed. It has not been the suggestion that anyone is trying to withhold. As far as I am concerned, it is an idea to expedite the hearing of this evidence today because there were so many questions that there are going to be quite a few answers and there will then be a chance to assess them and then perhaps ask further questions.

**M. Jourdenais:** Très bien, merci.

• 1150

**The Chairman:** That is Mr. O'Neil from the Seaway Authority. I just want to caution you that Mr. Cochrane is here from Moncton, and, of course, Mr. Taylor. Mr. Gray has some marine interests, but I do not know about the St. Lawrence Seaway. It is my thought, with the concurrence of the committee, that if Mr. O'Neil, who has had the floor here most of the morning, steps down on the Seaway Authority, that takes the questions on the Jacques Cartier Bridge, the Champlain Bridge and the International Bridge. In other words, that takes care of the bridges and the Authority. We then are left with the Great Slave Lake Railway, which may provoke a lot of questions, but may provoke very few.

[Translation]

**M. Jourdenais:** D'accord.

**Le président:** Nous allons certainement vous aider . . .

**M. Jourdenais:** D'accord, car le temps passe vite.

**Le président:** Oui, vous avez raison. *That is very kind of you. Thank you for your cooperation.*

Je crois savoir, monsieur O'Neil, que vous avez noté les questions qui vous ont déjà été posées, dont un certain nombre ont déjà reçu une réponse, alors que d'autres restent en suspens en quelque sorte. M. O'Neil a-t-il la liste de toutes les questions? Je crois que M. Laniel . . .

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, je n'ai pas encore vu la liste, mais il semble qu'on en ait déjà un exemplaire. Nous allons bien sûr y répondre. Je présume que vous préférez que l'on transmette une réponse au greffier, n'est-ce pas?

**Le président:** Oui.

**M. W.A. O'Neil:** Nous allons faire parvenir nos réponses au greffier, selon la procédure normale et ensuite . . .

**Le président:** Oui. Nous ferons distribuer vos réponses en nous assurant que M. Jourdenais surtout en reçoive un exemplaire et nous verrons ce que nous devons faire par la suite.

**M. Jourdenais:** Voulez-vous un exemplaire des questions que je viens de lui poser et qui ne figurent pas sur la liste?

**Le président:** *Yes, that would be a good idea.*

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, excusez-moi de vous interrompre. Nous nous efforcerons de vous fournir tous les renseignements que vous désirez. Comprenez bien que nous n'essayons pas de vous cacher quoi que ce soit; cependant, il faut que nous comprenions exactement ce qu'on nous demande afin qu'on puisse vous obtenir ce que vous désirez le plus vite possible.

**Le président:** D'accord. Personne n'a laissé entendre qu'on essayait de nous cacher quoi que ce soit. En ce qui me concerne, il importe tout simplement d'accélérer la réception des témoignages aujourd'hui, étant donné que les questions sont fort nombreuses et les réponses risquent de l'être aussi. Une fois que nous aurons reçu cette information, nous pourrions l'évaluer et vous interroger davantage s'il le faut.

**Mr. Jourdenais:** Fine, thank you very much.

**Le président:** Il s'agit de M. O'Neil de l'Administration de la Voie maritime. Je voudrais tout simplement vous faire remarquer que M. Cochrane, de Moncton, est ici aujourd'hui de même que, M. Taylor. M. Gray s'intéresse aux choses maritimes, mais je ne sais pas s'il s'intéresse particulièrement à la Voie maritime du Saint-Laurent. Si le Comité accepte, dès que M. O'Neil, qui a eu la parole presque tout le temps, en aura terminé avec l'Administration de la Voie maritime, cela règlera le cas du pont Jacques-Cartier, du pont Champlain et du pont International, autrement dit de l'ensemble des ponts et de l'Administration de la Voie maritime. Il ne nous restera plus qu'à nous pencher sur le cas des chemins de fer du Grand

[Texte]

The other item is the Pilotage Authority. My thought is that if members are exhausted on the Seaway when Mr. O'Neil goes, we should get onto the pilotage authority immediately and then just see if there is any activity on the Great Slave Lake Railway.

**Mr. Angus:** Mr. O'Neil, could I refer you to page 5 of your annual report, which is the graph showing cargo tonnages versus vessel transits. It would appear that starting in 1980, both tonnage and transits began to drop. It is my understanding that it was in 1978 that your mandate was changed—or was it 1979?—to be self-sufficient in your operations. But it would appear to me that within a year or two of that decision—and I am not sure how your rates were changed at that time, whether they went to the full cost right away or there was a graduated scale that brought you up to the point where this year you are now for the first time in a profit situation—but have you done any analysis to determine if there is a correlation between the amount that you charge per tonne and/or the amount of the lockage fees and the decrease in tonnage and the decrease in transits?

**Mr. W.A. O'Neil:** That is a composite question, Mr. Chairman. Maybe I could try to take it piece by piece.

One of the reasons for the decrease in the number of transits is that we have more large ships in the system now than we had previously. There has been a trend to the large lakers from the smaller ones because of the efficiencies which can be brought in as a result of having 730-foot ships instead of the smaller ones. So that is one of the factors that enters this whole equation.

The tolls were phased in. At the time of the restructuring of the finances of the Seaway in 1977 it was the Authority's recommendation that the toll should be increased substantially in one year. It was decided that would be phased in over the three-year period 1978, 1979, and 1980. Of course, that was done. Then in 1981 there was no toll increase. In 1982 and 1983 we had one, and then the freeze in 1984 and again in 1985. So that is the history.

**Mr. Angus:** Sorry—in 1983 there was an increase?

**Mr. W.A. O'Neil:** In 1982 and 1983 there was an increase. In 1984 there was no increase, and in 1985 there is no increase. That is the history of the tolls since the restructuring of the finances of the organization.

We have examined to some degree the impact, and as I mentioned earlier on, the toll portion of the cost of shipment through the lakes alone is so small that we do not believe it has any impact on decisions to move cargoes through the Seaway or by some other mode. There are other factors which are far more important in the decision-making process of people who

[Traduction]

Lac de l'Esclave *Great Slave Lake Railway* qui saura peut-être susciter beaucoup d'intérêt chez vous, je n'en sais rien.

Il nous restera encore à discuter de l'Administration du pilotage. J'ai l'impression que si les députés en ont assez de débattre de l'Administration de la Voie maritime, lorsque M. O'Neil partira, nous pourrions passer immédiatement à l'Administration du pilotage, quitte à nous attarder par après au chemin de fer du Grand Lac des Esclaves.

**M. Angus:** Monsieur O'Neil, puis-je vous demander de vous reporter à la page 5 de votre rapport annuel à laquelle se trouve un graphique montrant les tonnages et les transits. Il semble qu'à partir de 1980, les tonnages et les transits ont commencé à baisser. N'est-ce pas en 1978, ou peut-être en 1979, que votre mandat a été modifié et que l'on vous a demandé d'atteindre l'autosuffisance? Comment cela se fait-il, à peine un ou deux ans après que cette décision a été prise... ? Je ne sais pas comment vous avez procédé pour modifier vos tarifs, c'est-à-dire si vous avez décidé d'imposer les taux maximums d'un seul coup ou si vous les avez augmentés progressivement ce qui vous a permis d'atteindre pour la première fois cette année le seuil de la rentabilité? Avez-vous tenté de déterminer s'il y a un lien entre, d'une part, ce que vous imposez par tonne et (ou) les frais d'éclusement et d'autre part, la baisse en tonnages et en transits?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, c'est une question à plusieurs volets. Je vais tenter de répondre à chacun des points soulevés.

La diminution des transits est due, en partie, au fait que nous avons plus de grands navires qu'autrefois. En effet, on préfère de plus en plus les grands bâtiments naviguant sur les Grands Lacs aux plus petits, étant donné que les navires de 730 pieds sont beaucoup plus efficaces que les plus petits. Donc, voilà pour l'un des facteurs.

Quant aux droits de péage, ils ont été augmenté graduellement. Au moment où la Voie maritime restructurait ses finances en 1977, l'Administration recommandait d'augmenter substantiellement en un an les droits de péage. Nous avons décidé par contre de les augmenter graduellement sur une période de trois ans, de 1978 à 1980. C'est ainsi que nous avons procédé. Puis, en 1981, les droits de péage sont restés au même niveau. En 1982 et en 1983 nous les avons augmentés encore un peu, puis les avons maintenus au niveau de ces deux années en 1984, puis encore en 1985. Voilà pour l'historique.

**M. Angus:** Pardon... Y a-t-il eu une augmentation en 1983?

**M. W.A. O'Neil:** Il y en a eu une en 1982 et en 1983. Par contre, nous n'en avons pas imposée en 1984 et n'en n'imposons pas non plus en 1985. Voilà pour l'historique des droits de péage, à partir de la restructuration de nos finances.

Nous nous sommes en effet arrêtés à l'incidence que pourrait avoir ces augmentations, comme vous nous l'avez demandé plus tôt, mais avons constaté que les droits de péage représentent une si petite partie du coût d'expédition par les Grands-Lacs qu'ils n'influent pas vraiment, d'après nous, sur la décision de faire passer les cargos par la Voie maritime ou

[Text]

decide how they are going to go than the tolls themselves. Of course, we are told that every time the tolls go up that adds one more little bit to the cost, and we are aware of that. But it is a fact that it is such a small portion which leads us to the conclusion that it is not a major determining factor, and this comes about from discussions with the industry.

• 1155

**Mr. Angus:** Would you be prepared to table with the committee or to send to members—I am not hung up about the mechanics—the background papers the Seaway authority has done relative to our discussion?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, I will have an examination made of the documents we have in hand, and we will be pleased to do that.

**Mr. Angus:** Thank you. Just following up on the same line, my initial questioning on this round and your answer about using larger ships, it has been suggested that the existing pricing structure, the tolls and fees, works against the smaller boats. They have not gone away. I assume all the small vessels on the Great Lakes have not been converted to scrap, that they are still there. But their passage through the locks, particularly, has been reduced because in their impression the tolls and fees make it more difficult for them than for the larger vessels to compete. Could you comment on that in terms of any examination the authority has done?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, there is no doubt that the lockage fee has more of an impact on the small ship than on the large ship. We must keep in mind that the lockage fee applies only on the Welland Canal, and the toll structure there is a composite toll. We have a toll on the GRT, which is the size of the ship; a toll on the cargo, which is the tonnage carried; and the lockage fee. Those three elements make up the total cost of a ship going through the Welland Canal. Of that, the total we would receive from that is in the range of \$28 million, of which \$8 million would be lockage fees. So it is that proportion we are talking about.

But perhaps we should look at why we got into lockage fees, and that was stimulated from requests from certain parts of the industry. They are the ones who suggested to us there should be some recognition taken of the fact that large ships were in place and that large ships were the proper things to be operating in the Seaway system. After discussing this with the industry, we received comments from them. One of the major operators said:

You are aware that I support the concept of lockage fees. Now, the lockage fee is so small as to be insignificant.

That is the type of comment. In fact, the suggestion was that the lockage fee should be the only fee charged on the Welland

[Translation]

ailleurs. Il existe d'après nous d'autres facteurs qui ont beaucoup plus de poids pour ceux qui doivent décider de la route à suivre. Bien sûr, on nous fait remarquer avec raison que chaque fois que les droits de péage augmentent, le coût total d'expédition augmente lui aussi un tout petit peu plus. Nous le savons fort bien. Mais ces droits ne représentent qu'une si petite portion du coût total, comme nous l'ont confirmé les représentants de l'industrie, que nous en avons conclu qu'ils ne constituaient pas un facteur déterminant.

**M. Angus:** Sans trop entrer dans les détails techniques qui ne m'intéressent pas, pourriez-vous déposer auprès du Comité ou envoyer à ses membres les documents que l'Administration de la Voie maritime a utilisés comme fondement de son étude?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, je ferai examiner tous les documents que nous avons en main et je me ferai un plaisir de vous faire parvenir l'information.

**M. Angus:** Merci. Pour suivre dans la même veine et reprendre la question que je vous avais posée au premier tour au sujet des grands navires, j'ai entendu dire que la structure tarifaire actuelle, celle des droits de péage et autres, nuisait au plus petit bateau qui continue à emprunter cette route. J'imagine que ce ne sont pas tous les petits bâtiments navigant sur les Grands Lacs qui ont été mis au rancart, et qu'il en reste encore. Mais il semble que l'on ait réduit les frais d'éclusage, en particulier, parce que les tarifs et les droits de péage existant leur permettaient difficilement de concurrencer les plus grands bâtiments. L'Administration s'est-elle penchée sur cette question?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, il est évident que les taux d'éclusage frappent plus durement les petits bateaux que les plus grands. Mais n'oublions pas non plus que les droits d'éclusage ne s'appliquent que sur le Canal Welland, d'une part, et que, d'autre part, ils représentent une combinaison des droits de péage qu'il faut verser au titre du tonnage de jauge brut, c'est-à-dire de la taille du navire, des droits qu'il faut payer au titre du chargement, c'est-à-dire du tonnage et, enfin, des droits d'éclusage. C'est l'addition de ces trois éléments qui représente ce qu'il en coûte au total à un navire d'emprunter le Canal Welland. Cela veut dire que nous percevons un total de quelque 28 millions de dollars dont seulement 8 millions représentent les droits d'éclusage. Voilà pour la proportion en question.

Nous devrions peut-être nous demander pourquoi nous imposons des droits d'éclusage; cela vient en partie du fait que certains secteurs de l'industrie nous ont demandé de reconnaître officiellement que les grands bâtiments de navigation constituaient le mode de transport le plus efficace sur la Voie maritime. Nous en avons discuté avec ces secteurs de l'industrie et leur avons demandé de nous faire part de leurs commentaires. Un des plus gros exploitants nous a dit ceci:

Vous savez que je suis d'accord avec les droits d'éclusage, même s'ils sont très faibles, voire insignifiants.

Voilà le genre de commentaires que nous avons reçus. En fait, on nous a suggéré de n'imposer que les droits d'éclusage

## [Texte]

Canal and we should abandon the tonnage fee and the cargo fee. We felt that would be too radical a step to take and proposed to phase in the lockage fee, which is a fee for service. A ship has so much time in a lock and it pays for that. It seemed to us a rational way of looking at the cost a ship should be expected to bear to go through the system.

What happens in the industry is that they use the large ships first, and if they are owners of both large and small ships, they keep their smaller ships tied up to the wall until the cargo builds up to the point where they need extra capacity, and then they bring in the smaller ships. Their desire is to use their big, more efficient ships in the first instance.

Some of the small ship companies have elected not to continue to stay in the business, and they have felt it was uneconomical for them to compete, not because of the lockage fee itself but because it is just uneconomical to carry 5,000 tonnes of cargo as against 25,000 tonnes except in very, very few specific instances.

**Mr. Angus:** In your earlier response to my questions regarding the cost per tonne, you indicated that bulk commodities were going at 85¢ per tonne, feed grains at 52¢, and you could not recollect the wheat one. I was told earlier today that wheat is at 31¢ a tonne. But in any case, clearly you have a price differential, as you have admitted. Given your mandate of breaking even, is it safe to assume that with the bulk commodities and perhaps even the feed grains, those ships—or I guess in those cases the owners of the commodity—in effect, are subsidizing the tolls for wheat as opposed to the subsidy's being paid by the Canadian public at large. Is that a correct assumption?

• 1200

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, first of all I would like to get the toll structure straight, because the 31.1¢ a tonne you referred to is the cost for all bulk cargoes going through the Welland Canal. The numbers I gave of 52¢ for feed grains and 85¢ for other bulk cargo were for the Montreal to Lake Ontario section. There are those two distinct things we must keep in mind.

The decision to put a lower toll on feed grains, food grains, and government-aid cargo was one which was taken in 1977 when the toll structure was changed, and it is one we have maintained through to this day. The fact of whether it is considered to be a subsidy is I do not think in my sphere to answer.

**Mr. Angus:** But in a purely mathematical sense, if there is a figure, a cost per tonne, regardless of commodity, to move items through the Seaway system, and if some commodities are charged a lower fee, clearly others have to be charged the higher fee to compensate, if you are going to break even. Therefore, there is a cross-subsidization within the Seaway

## [Traduction]

sur le Canal Welland, c'est-à-dire de ne plus percevoir de droits de tonnage ni de droits de cargaison sur cette voie. Nous avons estimé que c'était trop radical et avons choisi plutôt d'augmenter graduellement les droits d'éclusage, puisqu'il s'agit de frais à payer pour un service. En effet, les embarcations doivent payer tant pour le temps passé dans l'écluse. Il nous semblait que c'était plus logique d'imposer ainsi des frais donnés à un bateau empruntant cette voie de navigation.

Vous savez que les industriels ont tout d'abord recours à leurs grands navires; s'ils en possèdent également de plus petits, ils gardent ces derniers à quai jusqu'à ce que leur cargaison soit telle qu'ils ont besoin de bâtiments supplémentaires pour les transporter. Ils cherchent donc en premier lieu à utiliser leurs gros bateaux qui sont plus efficaces.

Certaines entreprises propriétaires de petits navires ont choisi de se retirer du marché, parce qu'elles ne pouvaient plus maintenir la concurrence. Ce n'était pas uniquement à cause des droits d'éclusage, mais surtout parce qu'il n'était plus économique pour elles de transporter 5,000 tonnes de cargaison, alors que d'autres entreprises en expédiaient en moyenne 25,000 tonnes, sauf à de très rares exceptions.

**M. Angus:** En répondant plus tôt à une de mes questions portant sur le coût d'expédition par tonne, vous avez répondu que les produits en gros coûtaient 85 cents la tonne, les grains de provende 52 cents la tonne, mais que vous ne vous rappeliez pas le coût d'expédition du blé. On m'a dit plus tôt aujourd'hui que d'expédier le blé coûtait 31 cents la tonne. Quoi qu'il en soit, vous avez vous-même admis que la différence de prix était énorme. Votre mandat est d'atteindre la rentabilité. Peut-on en conclure que ce sont les propriétaires des cargaisons de produits en gros, et même les propriétaires de grains de provende, qui subventionnent les propriétaires de blé plutôt que les Canadiens en général par le truchement de subventions? Ai-je raison de penser ainsi?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, je dois d'abord rectifier ce qui vient d'être dit au sujet des tarifs: les 31,1 cents la tonne dont vous avez parlé s'appliquent à tous les chargements en vrac qui passent par le canal Welland. Les chiffres de 52 cents pour les grains de provende et de 85 cents pour les autres produits en vrac s'appliquent, eux, à la voie maritime allant de Montréal au lac Ontario. Il s'agit de deux choses bien distinctes.

La décision de réduire le droit de passage pour les cargaisons de grains de provende, quels qu'ils soient, et pour les autres cargaisons gouvernementales a été prise en 1977, à l'époque où la structure tarifaire a été modifiée; nous l'avons maintenue jusqu'à ce jour. Je ne pense pas qu'il soit de mon ressort de commenter sur le fait qu'il s'agisse d'une subvention déguisée ou non.

**M. Angus:** Mais du point de vue purement mathématique, s'il en coûte tant par tonne pour expédier des produits, quels qu'ils soient, sur la Voie maritime, et si les frais perçus sont plus faibles pour certains autres produits, il est évident qu'il faudra imposer une sorte de surprime à d'autres produits si l'on veut pouvoir atteindre la rentabilité. Cela revient à

[Text]

that in effect places the burden of paying for wheat's share of the transit by the bulk commodities.

**Mr. W.A. O'Neil:** Well, Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** That is an interesting point, and you may be very correct, but it is a point of debate rather than, I think, information from this witness, Mr. Angus. I am not trying to be difficult. You can pose all sorts of ifs and ifs and ifs. Your conclusions may be correct from a point of argument, but in terms of evidence before the committee I think we are getting into an area of—well, not of evidence on the operation of the Seaway. You can draw your conclusions, and other people can draw their conclusions.

My opinion, which is worth what you pay for it—and that is nothing—would be that everything that moves in this country, be it VIA Rail or even Air Canada, has some type of overlay of subsidy or help from government.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I appreciate your comments. What I am trying to get at, though, is that whereas Air Canada is subsidized directly by the taxpayer, given the mandate the Seaway now has to operate under of being self-sustaining and therefore not requiring any tax dollars for operational purposes, that because of the way they have structured things, it is the owners of the bulk commodities—Iron Ore I assume would be one of them, coal would be another—who are paying, in effect, a surcharge in order to lower the cost to haul grain through that same system. Perhaps it is a discussion I should have with the Minister of Transport at some point, which I intend to do, because I realize it is beyond the capabilities of the Seaway authority to change their mandate. But I think as a committee we have a right to understand how it operates and whether, in fact, there is that cross-subsidization. That is the point of my argument.

**The Chairman:** I do not mind the questions. It is the argumentative question . . .

**Mr. Angus:** Small "a" argument.

**The Chairman:** A small argument. An argument by any other name is an argument; a rose by any other name is a rose.

You have the answers on what the Seaway charges for movement of certain types of cargo, and from those answers you draw certain conclusions, which may be correct.

**Mr. Angus:** . . . agree with my conclusions, though.

**The Chairman:** I say to you that those are the things you put to the Minister who makes the policy. That is my thought. Otherwise, we could be here for many days getting information and then drawing certain inferences from that information on policy matters. I am pretty open on this thing, but I just think we are opening up a line of questioning that in another more critical meeting with other witnesses on other days, you will be able to point back and say: Look, you followed this then. Why are you trying to cut me off now? That is why I am being a little difficult.

[Translation]

subventionner la part des chargements de blé empruntant la Voie maritime en faisant payer les propriétaires des autres cargos de produits en vrac.

**M. W.A. O'Neil:** Eh bien, monsieur le président . . .

**Le président:** C'est très intéressant, tout cela, et vous avez peut-être raison; cependant, vous cherchez à débattre une opinion, monsieur Angus, plutôt que d'aller chercher de l'information auprès du témoin. Je ne veux pas faire le difficile. Mais avec des si, on mettrait Paris en bouteille. Votre raisonnement est peut-être tout à fait correct, mais si l'on s'en tient au témoignage devant notre Comité, il me semble que nous touchons un sujet qui n'est pas manifestement relié aux opérations de la Voie maritime. Mais chacun d'entre vous, vous le premier, avez le droit de tirer vos propres conclusions.

D'après moi—et mon opinion ne vaut pas grand-chose—tout ce qui se déplace dans notre pays, qu'il s'agisse de VIA Rail ou même d'Air Canada, profite d'une aide ou d'une subvention quelconque du gouvernement.

**M. Angus:** Monsieur le président, je vous remercie de vos commentaires. Mais j'essaie de vous faire comprendre, cependant, que Air Canada est subventionné directement, pour sa part, par le contribuable. Or, la Voie maritime doit par son mandat atteindre la rentabilité, ce qu'il l'empêche d'aller demander une subvention à des fins opérationnelles. Et c'est justement à cause de la façon dont elle est structurée que les propriétaires de produits en vrac—comme l'*Iron Ore* ou les entreprises d'exploitation de charbon—se voient imposer en fait une surprime afin qu'il en coûte moins cher pour expédier le grain par les mêmes voies. J'ai bien l'intention d'en discuter à un moment donné avec le ministre des Transports, puisque je vois bien qu'il n'est pas du ressort de l'Administration de la Voie maritime de changer son mandat. Mais j'estime que notre Comité a le droit de comprendre comment cette organisation fonctionne et de déterminer si elle ne jouit pas en fait d'une subvention déguisée. Voilà où je voulais en venir.

**Le président:** Je n'ai rien à redire à vos questions. C'est votre raisonnement . . .

**M. Angus:** Pourtant si simple.

**Le président:** Si simple, peut-être; mais il reste toujours un raisonnement. Il faut bien appeler un chat un chat.

On vous a répondu sur la façon dont la Voie maritime perçoit des droits pour expédier certains types de cargaisons, et vous en tirez certaines conclusions qui sont peut-être correctes.

**M. Angus:** . . . d'accord avec mes conclusions, cependant.

**Le président:** Je pense plutôt que vous devriez poser ces questions au ministre qui a établi la politique. Sans quoi, nous pourrions rester ici des jours et des jours pour recueillir de l'information et en tirer certaines conclusions d'ordre politique. Je n'ai pas d'opinion arrêtée, mais j'ai l'impression que nous créons un précédent. Que se passerait-il si lors d'une autre séance avec d'autres témoins, vous me reprochiez de vous couper la parole alors que je vous ai laissé poursuivre aujourd'hui? Vous comprenez pourquoi j'hésite un peu.

[Texte]

**Mr. Angus:** I would not do that, Mr. Chairman.

• 1205

**The Chairman:** Well, I think you might. Anyway, your time is over on this round. Now I know of some people here who want to talk about the Great Slave Lake Railway and pilotage but, just to conclude, ask him any questions about statistics he wants to give you, or can give you, but let us not get into argumentative conclusions from that statistical evidence.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, the witness looked like he was ready to make a response. Perhaps we can hear what he was prepared to say.

**The Chairman:** He can certainly respond. He certainly got a hint from the Chair as to what he should do, and I think he was going to do it anyway.

**Mr. Benjamin:** You worry too much.

**The Chairman:** I am only worried about the future.

**An hon. member:** You are only worried about one o'clock.

**The Chairman:** And I am worried about one o'clock; you are right, you are absolutely right. Mr. O'Neil, what would you care to do with that argumentative question?

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, I do not think I wish to enter the debate. I would like merely to state that, if you look at the tariff of tolls there on the Welland Canal, over which we have complete control, there is one rate for all bulk and food grains and other cargo—the one exception being general cargo, which is a higher rate and, historically, has always had that. The different rates are in place, with the 85¢ for bulk cargo, general cargo being \$2.06, and food grains and so on being at 52¢. The imbalance takes place from Montreal to Lake Ontario, which is an area where we negotiate with the Americans, and that comes about as a result of some negotiations. The reasons are something I do not think it is proper for me to get into. I say merely that is the actual information as to the way the toll is outlined.

I might say that, on the sharing of revenues in the Montreal to Lake Ontario section, we receive 73%. I would just like, perhaps, to note that to the members. We receive now 73%, and the Americans receive 27%. That was not the case until 1985. We were receiving 71% but, and in our negotiations with the Americans this year, we negotiated the 73%. And that provides Canada with another \$800,000 to \$1 million per year while the tolls were frozen. This also is an advantage to the shipping companies, because they will be paying that extra couple of percentage points in Canadian dollars and that means it is \$250,000 less per year that they are going to have to pay on their whole shipment. Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

**M. Angus:** Monsieur le président, vous savez bien que je ne ferais jamais cela.

**Le président:** Je n'en suis pas si sûr. De toute façon, votre temps est écoulé. Je sais que certains députés veulent maintenant passer au chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave *Great Slave Lake Railway* et à l'Administration du pilotage. Interrogez le témoin au sujet des statistiques qu'il peut vous fournir, mais, de grâce, ne tirez pas des conclusions spécieuses de ces chiffres.

**M. Angus:** Monsieur le président, le témoin semble vouloir répondre. Pouvons-nous l'entendre?

**Le président:** Certainement. Je pensais lui avoir fait comprendre mon point de vue, mais j'ai l'impression qu'il voulait vous répondre de toute façon.

**M. Benjamin:** Vous vous inquiétez beaucoup trop.

**Le président:** Seulement au sujet de l'avenir.

**Une voix:** La seule chose qui vous inquiète, c'est que 13 heures approche.

**Le président:** Oui, je m'inquiète parce que 13 heures approche; vous avez tout à fait raison. Monsieur O'Neil, que comptez-vous faire de ce raisonnement?

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, je ne veux pas ouvrir le débat. Je voudrais simplement préciser que si vous regardez la structure tarifaire sur le canal Welland que nous contrôlons d'un bout à l'autre, vous constaterez qu'il n'y a qu'un seul tarif pour tous les grains d'alimentation, les produits en gros et les autres cargaisons. La seule exception, c'est pour les chargements mixtes pour lesquels nous percevons depuis toujours des droits plus élevés. Les différents tarifs sont donc de 85 cents la tonne pour les cargaisons en gros, de 2.06\$ pour les chargements mixtes et de 52 cents pour les grains d'alimentation ou de provende. Le déséquilibre se fait sentir entre Montréal et le lac Ontario, et c'est une situation qui fait justement l'objet de négociations avec les Américains. Il ne me revient pas à moi de vous expliquer la raison de ce déséquilibre. Je ne fais que vous transmettre l'information sur la façon dont les tarifs sont établis.

J'ajouterais également que nous recevons 73 p. 100 des recettes perçues entre Montréal et le lac Ontario. Je tiens à souligner que c'est nous qui recevons 73 p. 100, alors que les Américains ne touchent que 27 p. 100. Jusqu'en 1985, nous ne recevions que 71 p. 100 de tous les droits perçus, mais avons réussi à négocier cette année un pourcentage plus élevé qui rapporte au Canada quelque 800,000\$ à 1 million de dollars supplémentaires par année, même si les droits perçus restent au même niveau. C'est également avantageux pour les entreprises d'expédition puisqu'elles économisent quelque 250,000\$ par année sur l'ensemble de leurs cargaisons à cause des quelques points de pourcentage supplémentaires que représentent les dollars canadiens par rapport aux dollars américains. Merci, monsieur le président.

[Text]

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I am trying to wrap up and my time is finished in this round. I only have one more question and I am finished. It is just a slightly different and very quick thing. Mr. President, is the Seaway Authority a member of the International Association of Great Lakes Ports?

**Mr. W.A. O'Neil:** No. We are not official members of that.

**Mr. Angus:** What does that term mean "not official"? Do you sort of monitor associate members?

**Mr. W.A. O'Neil:** We attend the meetings as observers with the International Association of Great Lakes Ports authorities. There are two different organizations. Pardon me for hesitating, but there are so many of these port organizations that I am not exactly sure . . .

**Mr. Angus:** I appreciate what you are saying.

**Mr. W.A. O'Neil:** I can get back to you and tell you precisely which ones we are members of, and which ones we attend. We do attend their meetings as observers.

**Mr. Angus:** Okay. I would appreciate that very much. Thank you, Mr. Chairman, for the extra time.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus. Are there any further questions to Mr. O'Neil on the St. Lawrence Seaway Authority? If not, I want to thank him for appearing before us today and for the information he provided. Certainly, that was a very interesting narrative of the situation at the bridge which caused problems earlier in the year. Now if there are no further questioners to the Seaway Authority I would ask Mr. Paul Bailly to take the witness chair on behalf of the Laurentian Pilotage Authority.

**Mr. W.A. O'Neil:** Mr. Chairman, excuse me, but I presume that, as well as with respect to the Seaway Authority, the committee has no more need for representation from the Jacques Cartier and Champlain Bridges, or the Seaway International Bridge Corporation. If not, that would relieve us from the need to remain in the room.

**The Chairman:** Agreed.

**Mr. W.A. O'Neil:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We will await with interest the answers to the questions from Mr. Jourdenais. But thank you and your officials for coming. You know, we get lonely when we do not see you, and I know you just love to come to these meetings!

**Mr. W.A. O'Neil:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** *Monsieur Bailly, bonjour, bienvenue au comité.* I have only one questioner at the moment for the Laurentian Pilotage Authority. Mr. Bailly, do you have any

[Translation]

**M. Angus:** Monsieur le président, je vais essayer de terminer le plus vite possible, et mon temps est déjà écoulé. J'ai une autre question quelque peu différente à poser, mais elle est assez brève. Puis, je me tairai. Monsieur le président, l'Administration de la Voie maritime fait-elle partie de l'Association internationale des ports des Grands Lacs *International Association of Great Lakes Ports*?

**M. W.A. O'Neil:** Non, nous n'en sommes pas officiellement membres.

**M. Angus:** Qu'entendez-vous par «pas officiellement»? Êtes-vous une sorte de membre associé?

**M. W.A. O'Neil:** Nous assistons, conjointement avec l'Association internationale des ports des Grands Lacs aux réunions internationales, à titre d'observateur. En fait, il existe deux différentes organisations. Je m'excuse d'hésiter ainsi, mais il y a tant d'organisations portuaires que je ne sais pas exactement . . .

**M. Angus:** Je comprends ce que vous dites.

**M. W.A. O'Neil:** Je pourrais peut-être vous répondre plus tard et vous dire exactement à quelle association nous appartenons et quelles sont les réunions auxquelles nous assistons. Nous assistons à celles que vous avez mentionnées en tant qu'observateur.

**M. Angus:** Très bien. Je serais heureux de recevoir votre réponse. Monsieur le président, merci de m'avoir laissé du temps supplémentaire.

**Le président:** Merci, monsieur Angus. Désire-t-on encore interroger M. O'Neil au sujet de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent? Dans la négative, je voudrais le remercier d'avoir comparu devant nous aujourd'hui et de nous avoir fourni toute cette information. L'explication qu'il nous a donnée de l'accident au pont de Valleyfield était fort descriptive. Puisque nous en avons fini avec l'Administration de la Voie maritime, je demanderais à M. Paul Bailly de l'Administration du pilotage du Saint-Laurent de prendre place à la table des témoins.

**M. W.A. O'Neil:** Monsieur le président, j'imagine que si vous ne désirez plus nous interroger au sujet de l'Administration de la Voie maritime, il en est de même aussi pour les ponts Jacques-Cartier et Champlain, et pour la Corporation du Pont international de la Voie maritime Limitée. Dans ce cas, pourriez-vous nous excuser et nous permettre de nous retirer?

**Le président:** D'accord.

**M. W.A. O'Neil:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Nous recevrons avec plaisir les réponses aux questions de M. Jourdenais. Je vous remercie ainsi que vos collègues d'être venus aujourd'hui. Vous savez, nous nous ennuyons tout seuls, et je sais combien vous aimez être convoqués à nos réunions!

**M. W.A. O'Neil:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** *Mr. Bailly, welcome to the committee.* Pour l'instant j'ai le nom d'un seul député qui voudrait poser des questions sur l'Administration de pilotage des Laurentides. Monsieur Bailly, avez-vous un petit exposé préliminaire à nous

*[Texte]*

little opening narrative statement which often provokes questions when members do not have any?

• 1210

**Mr. Paul Bailly (Chairman, Laurentian Pilotage Authority):** Perhaps I may explain what the Pilotage Authority is. I will say it in French if you will bear with me.

L'Administration de pilotage des Laurentides couvre la région du Saint-Laurent. Ses limites partent de l'écluse de Saint-Lambert et couvrent toutes les eaux de la province de Québec, ainsi que les eaux de la rivière Saguenay. Sous notre responsabilité, nous avons 247 pilotes. Nous exploitons la station des Escoumins et les bateaux-pilotes aux Escoumins, qui sont la propriété de l'administration.

Il y a trois corporations de pilotes au sein de l'Administration de pilotage des Laurentides. Il y a 92 pilotes dans la section de Québec-Les Escoumins et 137 pilotes dans la section de Montréal-Québec. Ce sont des pilotes contractants. Nous avons 17 pilotes dans le port de Montréal, qui font des déplacements dans le port de Montréal et amènent les navires à la Voie maritime, à Saint-Lambert.

Je vous ai parlé des bateaux-pilotes. Les bateaux-pilotes à Québec, parce que nous changeons de pilote à Québec, sont des contracteurs, de même qu'à Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie et Montréal.

Je me permets de vous présenter M. Yvon Matte, le vice-président de l'Administration, et Me Guy Major, notre conseiller juridique, qui est ici pour d'autres raisons.

**Le président:** Merci.

**M. Bailly:** Je vous ai dit un peu ce qu'est l'Administration de pilotage des Laurentides. Je peux vous dire qu'il y a des navires jaugeant jusqu'à 150 150,000 tonneaux qui viennent à Québec, et jusqu'à 100,000 tonneaux qui viennent à Montréal. Notre chenal maritime navigable est de 35 pieds au maximum entre Montréal et Québec. A Québec, je dirais que la restriction du chenal est à 1,500 pieds à la traverse du Nord, et on peut amener des navires de 150,000 tonneaux à 50 pieds de profondeur, de tirant d'eau.

**The Chairman:** Thank you very much for that opening explanation and general information.

Mr. Angus, you have indicated you would like to ask some questions. Actually, just from your statement, just to throw it out, is the Laurentian Pilotage Authority supposed to be a break even situation?

**M. Bailly:** Oui, elle est financièrement autonome, monsieur le président.

**The Chairman:** And last year it did go under about \$1 million.

**M. Bailly:** Permettez-moi de vous faire un petit historique. Quand l'Administration de pilotage a débuté, en 1972, on nous a donné cinq ans pour devenir financièrement autonomes. Nous sommes devenus financièrement autonomes en l'espace

*[Traduction]*

faire qui pourrait inciter les députés à vous poser des questions auxquelles ils n'ont pas pensé jusqu'ici?

**M. Paul Bailly (président, Administration de pilotage des Laurentides):** J'aimerais simplement expliquer les fonctions de l'Administration de pilotage des Laurentides. Si vous me le permettez, je préfère m'exprimer en français.

The Laurentian Pilotage Authority covers the St. Lawrence region. Its area of responsibility starts at the St. Lambert locks and covers all the waters of the Province of Quebec, including those of the Saguenay River. We are responsible for 247 pilots. We operate the Escoumins Station as well as the pilot boats there, which are owned by the Authority.

There are three pilot corporations within the Laurentian Pilotage Authority. There are 92 pilots in the Quebec City-Les Escoumins section and 137 in the Montreal-Quebec City section. They are all contract pilots. At the Port of Montreal, we have 17 additional pilots who work out of the Port of Montreal taking ships to the Seaway, to St. Lambert.

I mentioned pilot boats. I should point out that the pilot boats in Quebec City, as we are changing pilots there, are under contract, as is the case in Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie and Montreal.

I would now like to introduce Mr. Yvon Matte, the Vice-Chairman of the Authority, and Mr. Guy Major, our Legal Counsel, who is here for other reasons.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Bailly:** I have just given you a brief sketch of the operations of the Laurentian Pilotage Authority. You might also be interested in knowing that we have ships of up to 150,000 tons coming into Quebec City, and ships of not more than 100,000 tons coming into Montreal. Our navigation channel is 35 feet maximum between Montreal and Quebec City. In Quebec City, I would say the channel is limited to about 1,500 feet on the northern route allowing for ships not over 150,000 tons with a maximum draught of 50 feet.

**Le président:** Merci beaucoup de votre exposé préliminaire et des renseignements généraux que vous nous avez donnés.

Monsieur Angus, vous m'avez laissé savoir que vous aimeriez poser quelques questions. Afin de faire démarrer la discussion, j'aimerais vous demander si l'Administration de pilotage des Laurentides n'est pas censée diriger ses opérations sans déficit?

**Mr. Bailly:** Yes, the Authority is financially independent, Mr. Chairman.

**Le président:** Mais l'année dernière, elle avait un déficit d'un peu moins de 1 million de dollars.

**Mr. Bailly:** If you do not mind, I would just like to give you some background information. When the Laurentian Pilotage Authority was set up in 1972, we were given five years to become financially independent. We achieved this in four

## [Text]

de quatre ans. Naturellement, vers 1976, je crois, nous avons voulu changer la formule de notre tarif, de notre perception. Il nous a été impossible de le faire, car la loi sur le 6 et 5 p. 100 est venue changer toute l'image de nos opérations. Nous avions des contrats qui avaient été signés antérieurement à l'application du 6 et 5 p. 100, avec des augmentations de 9 et 10 p. 100, et la loi sur le 6 et 5 p. 100 nous a forcés à ne percevoir que 6 et 5 p. 100 alors que nous payons 9 p. 100 aux contractants. C'est à ce moment-là qu'on a commencé à s'approcher du déficit.

• 1215

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I am not as familiar with your group as I should be, coming into this, but I have some questions. Do your pilots deal with grain shipments through your area of jurisdiction?

**M. Bailly:** Oui. Nos navires sont pilotés de Saint-Lambert à Baie-Comeau. Ces navires vont jusqu'à Baie-Comeau, Sept-Îles et ces endroits-là, mais nos pilotes laissent le navire aux Escoumins.

**Mr. Angus:** What do you charge? What is the cost of putting a pilot on a grain boat? Would it only be salties or lakers as well? What does it cost for the trip from one end of your jurisdiction to the other?

**M. Bailly:** Nous faisons les deux. Nous faisons les navires étrangers et les navires des Grands Lacs.

Je peux vous donner le coût en ce qui concerne un navire moyen qui voyage entre Les Escoumins et Montréal. Nous avons une formule qui est composée de la longueur, la largeur, le creux, le tirant d'eau et le temps. Tous ces facteurs-là entrent en ligne de compte dans notre formule.

Je vais essayer de vous donner l'exemple d'un navire moyen, de 180 mètres de longueur, 22 mètres de largeur, 11 mètres de creux et 8 mètres de tirant d'eau. Pour aller des Escoumins à Québec, ce navire prendra en moyenne, puisque je vous ai dit qu'il y avait un facteur temps, huit à neuf heures, et il en coûtera 857.10\$. Entre Québec et Montréal, le même navire coûtera 1,292.55\$, pour un total de 2,149.65\$.

**Mr. Angus:** Given the figures I reported earlier, pilotage fees of \$16,000, \$18,000 for the total system, obviously you are just a small contributor to that cost. Are you familiar at all with the other fees elsewhere within the Seaway system?

**M. Bailly:** Non, monsieur.

**Mr. Angus:** Okay. Thank you, Mr. Chairman. Those are all the questions I have.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus. Mr. Taylor, followed by Mr. Jourdenais. Mr. Taylor.

## [Translation]

years. Naturally, around 1976, I believe, we felt it would be appropriate to change the formula regarding our rates, how much money we received. Unfortunately, we were unable to do this as the six and five program came along and changed our operations considerably. We had contracts which had been signed before the six and five program came into force, providing for increases of 9% and 10%. Under the new program, we were obviously restricted to 6% and 5%, even though we were paying 9% to our employees under contract. That is when we started to have a deficit.

**Le président:** Merci, Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Votre groupe ne m'est pas aussi familier qu'il devrait l'être, mais j'ai tout de même un certain nombre de questions à vous poser là-dessus. Est-ce que vos pilotes sont chargés du transport des céréales dans les régions qui relèvent de vous?

**Mr. Bailly:** Yes. Our ships are piloted from Saint-Lambert to Baie-Comeau. The ships do go as far as Baie-Comeau, Sept-Îles and other places, but our pilots leave their ships at the Escoumins station.

**M. Angus:** Quels sont vos tarifs? Combien cela coûte-t-il pour faire piloter un navire qui transporte des céréales? S'agit-il uniquement de navires de haute mer ou de navires des Grands Lacs aussi? Quel est le coût du voyage d'un bout à l'autre de la région relevant de votre compétence?

**Mr. Bailly:** Actually we do both. We pilot both foreign ships and lakers.

I can give you the cost for an average ship travelling between Les Escoumins and Montreal. We have a formula based on length, width, depth of hold, draft and time. All those factors are taken into account in our formula.

I am going to try and use an average ship as an example, say one 180 metres in length and 22 metres wide, with a depth of hold of 11 metres and a draft of 8. To travel between Les Escoumins and Quebec City, the average ship—as I mentioned earlier that there was a time factor included in the formula—would require eight to nine hours, at a cost of \$857.10. Between Quebec City and Montreal, the same ship would cost \$1,292.55, for a total of \$2,149.65.

**M. Angus:** D'après les chiffres que je vous ai mentionnés plus tôt, c'est-à-dire des frais de pilotage de 16,000\$ et de 18,000\$ pour l'ensemble du système, il semble que vous ne payez qu'une infime partie de ces frais. Connaissez-vous l'importance des autres frais imputés dans le cadre du système de la voie maritime?

**Mr. Bailly:** No, I am afraid I do not.

**M. Angus:** D'accord. Merci, monsieur le président. Je n'ai plus de questions pour l'instant.

**Le président:** Merci, monsieur Angus. Je donne la parole à M. Taylor, suivi de M. Jourdenais. Allez-y, monsieur Taylor.

[Texte]

**Mr. Taylor:** Yes, Mr. Chairman. What type of cargo do you carry?

**M. Bailly:** Nous transportons des contenants, de la cargaison générale, du minerai, du blé, du grain, de la potasse, de l'acier, enfin tout ce qui peut se transporter en vrac.

**Mr. Taylor:** Are you in competition with any other transport doing this type of thing?

**M. Bailly:** Non, monsieur.

**Mr. Taylor:** Is there no other way of doing it?

**M. Bailly:** Non, monsieur. Le pilotage est obligatoire dans les circonscriptions de Québec-Les Escoumins, Québec-Montréal et dans le port de Montréal. Alors, il n'y a pas de concurrence.

**Mr. Taylor:** Do you mean there is no competitive factor between Montreal and Quebec City?

• 1220

**M. Bailly:** Non monsieur.

**Mr. Taylor:** No trucks?

**M. Bailly:** Non, le pilotage est obligatoire pour tous les navires d'une certaine dimension. Je puis vous dire par exemple, que de 2,000 tonnes et plus et ayant une longueur de 150 pieds, tout navire est obligé de prendre un pilote qui est membre de l'administration de pilotage des Laurentides.

**Mr. Taylor:** Yes. I am missing something. If I live in Quebec City and I want to have some grain hauled from Quebec City to Montreal, why cannot I hire a truck?

**The Chairman:** With respect, Mr. Taylor, you are missing something. If you are going to move it by water, that is when you get the Pilotage Authority.

**Mr. Taylor:** Oh.

**The Chairman:** If you are going to move by truck, you are going to have Jimmy Hoffa.

**Mr. Taylor:** Just fine. There is an alternative then.

**Mr. Bailly:** Yes.

**Mr. Taylor:** How often do your boats go fully loaded?

**M. Bailly:** Dans les saisons normales, les navires canadiens se rendent jusqu'à Québec, Baie-Comeau ou Les Escoumins avec des chargements de grain. Ils remontent avec du minerai. Ils sont chargés dans les deux sens du voyage. Maintenant les années varient. L'an passé il s'est transporté beaucoup moins de minerai et les navires remontaient sans cargaison, jusqu'aux Grands Lacs. Nos saisons dépendent aussi de la politique américaine. Quand M. Reagan décide de faire descendre le grain par le Mississippi, il ne passe pas par le Saint-Laurent. À ce moment-là il y a moins de navires qui circulent. Il peut y avoir des navires de haute mer qui viennent prendre des

[Traduction]

**M. Taylor:** Oui, monsieur le président. Vous transportez quel type de cargaison?

**Mr. Bailly:** We carry containers, general cargo, ore, wheat, grain, potash, steel, and virtually anything that can be carried in bulk.

**M. Taylor:** Est-ce que vous concurrenz d'autres transporteurs pour ce genre de cargaisons?

**Mr. Bailly:** No, we do not.

**M. Taylor:** N'y a-t-il pas d'autres façons de s'y prendre?

**Mr. Bailly:** No, I am afraid there are not. Pilotage is mandatory in the regions of Quebec City—Les Escoumins, Quebec City—Montreal and in the port of Montreal. So, there is no competition.

**M. Taylor:** Vous voulez dire qu'il n'y a pas de concurrence dans la région entre Montréal et Québec?

**Mr. Bailly:** No, that is correct.

**M. Taylor:** Il n'y a pas de camions?

**Mr. Bailly:** No, pilotage is mandatory for all ships of a certain size. Just to give you an example, a ship of 2,000 tons or more, with a length of 150 feet, is required to have a pilot who is a member of the Laurentian Pilotage Authority.

**M. Taylor:** D'accord. Mais il y a quelque chose qui m'échappe. Si j'habite Québec et que je veux faire transporter des céréales de Québec à Montréal, pourquoi ne puis-je pas louer un camion?

**Le président:** Si vous me permettez d'intervenir, monsieur Taylor, il y a effectivement quelque chose qui vous échappe. Si vous voulez faire transporter vos cargaisons par voie d'eau, il faut que vous vous adressiez à l'administration de pilotage des Laurentides.

**M. Taylor:** Ah, bon.

**Le président:** Si vous voulez les faire transporter par camion, vous allez devoir vous adresser à Jimmy Hoffa.

**M. Taylor:** D'accord. Donc, il y a une solution de rechange.

**M. Bailly:** Oui.

**M. Taylor:** Est-ce que vos navires sont souvent chargés au maximum?

**Mr. Bailly:** In the regular season, Canadian ships travel to Quebec City, Baie-Comeau or Les Escoumins with grain shipments. They come back up with ore. In that case, they are fully loaded for both legs of the trip. But nowadays the situation varies from one year to the next. Last year, much less ore was being shipped, so, often, ships came back up with no cargo as far as the Great Lakes. Our seasons also depend on American policy. When Mr. Reagan decides to have grain shipped down by the Mississippi, it obviously does not go through the St. Lawrence. So, we currently have fewer ships in circulation. However, we do have seagoing vessels which come

[Text]

cargaisons directement sur les Grands Lacs. Ai-je répondu à la question?

**Mr. Taylor:** Yes, partly.

There is one other question I would like to ask. You mentioned that the loss of \$1.386 million was largely due to the six and five program. I understood that the six and five program was applicable to wages. Was it also applicable to the cost of freight?

**M. Bailly:** Non, ce n'est pas dans ce concept que je veux vous l'expliquer. Le 6 et 5 p. 100 nous a été imposé sur le tarif appliqué aux armateurs; mais les pilotes avec lesquels nous avons des contrats n'étaient pas soumis à cette loi du 6 et 5 p. 100 parce que ce sont des contracteurs indépendants. Il a été prouvé légalement qu'ils n'étaient pas sujets aux 6 et 5 p. 100. On a essayé de négocier au plus près des 6 et 5 p. 100, mais... Avant le 6 et 5 p. 100 nos contrats étaient signés et ont continué à être appliqués. On collectait 6 et 5 p. 100 mais on payait quand même 9 p. 100 ou 10 p. 100 pour respecter les contrats avec les pilotes du Saint-Laurent. Nos pilotes employés ont été sujets aux 6 et 5 p. 100 contrairement aux pilotes contractants.

**The Chairman:** Mr. Jourdenais.

**M. Jourdenais:** Merci monsieur le président.

Monsieur le témoin, quel est votre nom déjà... ?

**M. Bailly:** Bailly.

**M. Jourdenais:** Moi, je suis complètement incrédule à la cause. Je voudrais une couple de réponses à certaines questions à la suite de votre présentation. Vous dites que tous les bateaux qui descendent des Escoumins vers Montréal ont besoin de pilotes. Vous avez parlé d'une certaine grosseur, de tonneaux... Y a-t-il des bateaux de touristes tels que le *Pushkin* russe? Faut-il absolument... parce qu'il vient souvent à Montréal...

**M. Bailly:** Oh oui.

**M. Jourdenais:** ... qu'il ait des pilotes?

**M. Bailly:** Oui.

**M. Jourdenais:** D'accord. J'ai peut-être l'air un peu nouveau, pourquoi des pilotes? Pourquoi pas leurs propres pilotes? Des compagnies étrangères arrivent avec un bateau immense, de 150 pieds, 200 pieds de long, et on change le pilote. Sommes-nous meilleurs?

**M. Bailly:** Ecoutez. Je vais vous expliquer. Je suis un ancien pilote moi-même. J'ai piloté pendant 20 ans.

**M. Jourdenais:** C'est une bonne chose que vous soyez là, alors. J'apprécie cela. Vous savez de quoi vous parlez.

**M. Bailly:** Je peux vous dire que j'ai piloté pendant 20 ans.

[Translation]

to load cargo directly on the Great Lakes. Have I answered your question?

**M. Taylor:** Oui, en partie.

Je voudrais vous poser une autre petite question. Vous avez mentionné que la perte de 1.386 millions de dollars résultait en grande partie du programme des six et cinq. Je crois comprendre que le programme des six et cinq s'appliquait également aux salaires. S'appliquait-il aussi au coût du transport maritime?

**Mr. Bailly:** No, I would like to try and explain it in a different way. The six and five program applied to the rate for ship owners; but the pilots we had under contract were not subject to the six and five legislation since they were independent contractors. It was legally proven that they were not subject to the six and five program. We tried to negotiate closer to those levels, in other words to 6% and 5%, but... Before the six and five program was introduced, our contracts had already been signed and therefore continued to be valid. We were collecting 6% and 5% while paying 9% or 10% according to the terms of our contracts with the St. Lawrence pilots. The pilots whom we employ in the Authority were obviously subject to the six and five program, unlike the contract pilots.

**Le président:** Monsieur Jourdenais.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman.

I would just like to ask the witness if he could repeat his name for me... ?

**Mr. Bailly:** It is Bailly.

**Mr. Jourdenais:** Having heard your explanation, I am completely incredulous. I would like to ask a couple of questions with respect to your presentation. You say that all ships coming down from Les Escoumins to Montreal need pilots. Are there also other ships—you talked about ships of a certain size, having a certain tonnage... Do tourist ships like the Russian *Pushkin*, for instance, since they come to Montreal often...

**Mr. Bailly:** Oh, yes.

**Mr. Jourdenais:** ... also have to have pilots?

**Mr. Bailly:** Yes.

**Mr. Jourdenais:** Fine. At the risk of sounding like a novice, could you tell me why? Why can they not have their own pilots? Foreign shipping companies come over here with an enormous boat, 150 or 200 feet long, and they are required to change pilots. Are ours better?

**Mr. Bailly:** Let me explain. I am a former pilot myself. I did it for 20 years.

**Mr. Jourdenais:** Well, I am very glad you are here. I appreciate that very much. You certainly know what you are talking about.

**Mr. Bailly:** I would just like to say that...

[Texte]

[Traduction]

• 1225

**M. Jourdenais:** C'est une bonne chose que vous soyez là. J'apprécie cela. Vous savez de quoi vous parlez.

**M. Bailly:** Je peux vous dire que j'ai fait les ports du monde et, dans tous les ports, il y a des pilotes. Le pilote est un navigateur spécialisé dans une région déterminée. Il fait un apprentissage de trois à quatre ans, seulement dans cette partie de la rivière. Un commandant—vous m'avez parlé du *Pushkin*—un commandant russe, par exemple, arrive; il ne peut pas être familier avec les eaux du fleuve Saint-Laurent. En connaître ses courants, ses marées, la température... Il faut dire que le fleuve Saint-Laurent est la rivière au monde où on navigue aussi loin avec des navires de si grande dimension. Vous avez, dans le Saint-Laurent, un chenal, par exemple, qui se rétrécit jusqu'à 850 pieds. Vous pouvez rencontrer des navires, jour et nuit, dans la brume, dans le mauvais temps. Alors, si vous disposez de 850 pieds et que deux navires d'une largeur moyenne de 75 pieds par exemple, vous diminuez la largeur de 150 pieds. Il reste 600 pour une rencontre à une vitesse moyenne de 12 milles à l'heure pour chaque navire. Cela se fait jour et nuit. Alors, il faut des types habitués. Le circulation exige que les pilotes canadiens, et il en est de même dans n'importe quel pays, soient mis à bord pour assurer la sécurité de la navigation, la rapidité de la circulation et aussi pour protéger les rives du Saint-Laurent et tout ce qu'on pourrait y rencontrer. Autrement, on aurait des collisions à toutes les semaines. C'est pour cela qu'on met des pilotes à bord.

**M. Jourdenais:** Merci. Vous avez répondu à M. Taylor. Maintenant, il y a des pilotes employés et des pilotes contractants.

**M. Bailly:** Oui.

**M. Jourdenais:** Employés par qui?

**M. Bailly:** Par l'administration. Par nous.

**M. Jourdenais:** Ils prennent des bateaux étrangers...

**M. Bailly:** Ah oui.

**M. Jourdenais:** ... pas simplement des bateaux canadiens.

**M. Bailly:** Ah oui! Ils font exactement le même travail mais ils n'ont pas le même statut. C'est que nous les payons... Dans la Voie maritime, par exemple, dans l'autre région, je crois que les pilotes sont employés dans tous les districts de pilotage. Dans notre région à nous, seuls les pilotes du Port de Montréal sont devenus employés. Une provision dans la Loi sur le pilotage en 1972 leur donnait le privilège de devenir employés s'ils en faisaient la demande. Alors, les pilotes du port en ont fait la demande mais les autres membres, de Montréal jusqu'aux Escoumins, ont préféré demeurer des pilotes contractants.

**M. Jourdenais:** Est-ce que ces pilotes, ceux qui travaillent pour nous ou les autres, font partie d'une certaine association mondiale, nationale...?

**M. Bailly:** Oui. Quelques-uns font partie de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent; ce sont ceux qui travaillent à partir de Québec jusqu'aux Grands Lacs. Les pilotes de

**Mr. Jourdenais:** It is a good thing you are in this position. I am pleased about that. You know what you are talking about.

**Mr. Bailly:** I can tell you that I have been in many ports throughout the world, and that there are pilots in every port. Pilots are specialized navigators for a particular region. They have a three to four year apprenticeship just in one part of the river. To take the case of the *Pushkin* which you mentioned, the Russian master cannot be familiar with the waters of the St. Lawrence River. He cannot know about all its currents, tides, and the weather factors. No other river in the world has such large ships navigated so far inland. One channel in the St. Lawrence, for example, narrows down to a width of 850 feet. Ships may encounter other ships day and night in this channel, in the fog, and in other bad weather conditions. If two ships of an average width of 75 feet meet, and the channel is only 850 feet wide, this reduces the width by another 150 feet. This leaves 600 feet in which to navigate two ships travelling at an average speed of 12 miles an hour each. Incidents of this kind occur both day and night. So, the pilots must be very familiar with their section of the river. As in every other country of the world, marine traffic is such that Canadian pilots must be on board to ensure that ships navigate the St. Lawrence safely and quickly. They are also there to see that the shores of the river are protected. Otherwise, there would be collisions every week. This is why we use the services of ships pilots.

**Mr. Jourdenais:** Thank you. You have answered Mr. Taylor's question. You were saying earlier that some of the pilots are employees and some are hired on contract.

**Mr. Bailly:** Yes.

**Mr. Jourdenais:** By whom are they employed?

**Mr. Bailly:** By us, by the Laurentian Pilotage Authority.

**Mr. Jourdenais:** They go aboard foreign ships...

**Mr. Bailly:** Oh, yes.

**Mr. Jourdenais:** ... not just Canadian ships.

**Mr. Bailly:** Certainly! They do exactly the same job, but do not have the same status. They are paid by us. In the seaway, for example, the other region, I believe that the pilots are employees in all the pilotage districts. In our region, only the pilots in the Montreal Harbour district became employees of the Authority. A provision of the 1972 Pilotage Act enabled pilots to become employees if they requested to do so. The pilots in Montreal Harbour asked to become employees, but the others, who worked between Montreal and Les Escoumins, preferred to remain contract pilots.

**Mr. Jourdenais:** Do the pilots who are employees and those who work under contract belong to a world or national association?

**Mr. Bailly:** Yes. Some of them belong to the Federation of St. Lawrence River Pilots, and they work between Quebec City and the Great Lakes. Quebec City pilots belong to the

## [Text]

Québec font partie de l'Association nationale des pilotes qui est une affiliation de la *Canadian Merchant Service Guild*. Mais ils sont avant tout membres d'une corporation. Il s'agit de leur propre corporation: la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent; La Corporation du Saint-Laurent central et la Corporation des pilotes du Port de Montréal.

**M. Jourdenais:** Combien gagne, en moyenne et annuellement, nos employés pilotes?

**M. Bailly:** Nos employés pilotes. Puis-je vous dire ce qu'un pilote...

**M. Jourdenais:** Oui, oui.

**M. Bailly:** ... coûte à l'administration?

**M. Jourdenais:** Oui, mais c'est parce que j'aurais voulu faire... Combien coûte un pilote... il y a des services de bureau, il y a... Puis j'ai remarqué tout à l'heure... quand on arrive dans un état financier, je suis un peu perdu—je ne suis pas un comptable—mais ce que je veux savoir, c'est combien en coûte-il au Canada? D'accord? L'Association là, la Corporation... Mais combien gagne-t-il? Disons qu'un pilote indépendant, un contracteur, combien gagne-t-il?

**M. Bailly:** Je ne peux pas répondre à votre question exactement, et cela dû au fait que le type est employé par sa corporation et que l'argent est donné...

**M. Jourdenais:** À la Corporation.

**M. Bailly:** ... à la Corporation. Je peux vous dire que c'est pour cela que je vous offrais de vous donner le chiffre des coûts. Maintenant, M. Matte m'indique que dans le Port de Montréal, parce qu'ils sont employés, les pilotes gagnent 55,000 dollars.

**M. Jourdenais:** Pour combien d'heures de travail, à peu près, par semaine? Grosso modo? Ah, écoutez, je ne cherche pas trop de précisions, mais...

**M. Bailly:** Ces gens-là travaillent trois jours, et sont trois jours en repos.

**M. Jourdenais:** C'est parce que je connais un voisin. C'est pourquoi je vous le demande.

**M. Bailly:** Oui mais, comme je vous le dis, il peut être appelé deux ou trois fois dans la même journée et...

**M. Jourdenais:** Pour faire une heure, deux heures...

**M. Bailly:** Oui.

• 1230

**M. Jourdenais:** Merci. Vous êtes bien gentil.

**M. Bailly:** Cela me fait plaisir.

**Le président:** Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, j'ai une petite question à poser.

Si je comprends bien les chiffres, le fédéral subventionne votre association à raison de quelque 966,000\$ par année jusqu'au 31 décembre 1984. Disons que c'est un million de dollars. Serait-il possible qu'à l'avenir les pilotes demandent

## [Translation]

National Pilotage Association, which is an affiliate of the Canadian Merchant Service Guild. First and foremost, they are members of their own corporation, the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots, or the Corporation of Central St. Lawrence Pilots, or the Corporation of Montreal Harbour Pilots.

**Mr. Jourdenais:** What is the average annual salary of pilots employed by the Authority?

**Mr. Bailly:** Our employees who are pilots. Can I tell you what a pilot...

**Mr. Jourdenais:** Yes, yes.

**Mr. Bailly:** ... costs the Authority?

**Mr. Jourdenais:** Yes, the reason I ask is that I would like to make... What is the cost of a pilot... There are office services... I noticed earlier... When it comes to financial statements, I am a bit lost—I am not an accountant—but I want to know how much Canada pays for pilotage services? All right? There is an association and a corporation... But how much does a pilot earn? How much does an independent pilot, who works under contract, earn?

**Mr. Bailly:** I cannot answer your question exactly, because such pilots are employed by their corporation and the money is given...

**Mr. Jourdenais:** To the corporation.

**Mr. Bailly:** That is correct. As I was saying earlier, I can give you a figure on the cost. Mr. Matte tells me that the pilots in the Port of Montreal, who are employees of the Authority, earn \$55,000 per year.

**Mr. Jourdenais:** Approximately how many hours do they work a week? I just want a rough idea. I do not want too many details, but...

**Mr. Bailly:** These pilots work three days and are off for three days.

**Mr. Jourdenais:** The reason I asked is that one of my neighbours...

**Mr. Bailly:** Yes, but as I was saying, pilots may be called upon two or three times in the same day and...

**Mr. Jourdenais:** To work for an hour or two...

**Mr. Bailly:** Yes.

**Mr. Jourdenais:** Thank you. You are very kind.

**Mr. Bailly:** It was a pleasure.

**The Chairman:** Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I have just one small question, Mr. Chairman.

If I understand the figures correctly, the federal government provided your association with a subsidy of \$966,000 per year up to December 31, 1984. Let us call it \$1 million. Could it happen in the future that pilots might ask for higher pay for

[*Texte*]

d'avantage pour leurs services afin d'éviter les dépenses fédérales dans ce domaine?

**M. Bailly:** Pour votre gouverne, nous avons publié un nouveau tarif de pilotage, après consultation avec les armateurs et les pilotes. Ces consultations-là ont duré environ un an et demi. Nous voulions changer la formule afin de rendre équitables les tarifs exigés des navires. Cela a été publié hier.

Je suis presque certain que les armateurs ou les pilotes feront appel en ce qui concerne notre tarification. Nous irons alors automatiquement devant la Commission canadienne des transports. Nous croyons que nous aurons des appels d'ici 30 jours. La Commission canadienne des transports en prendra connaissance et tiendra des audiences pour entendre tous les opposants ainsi que l'Administration de pilotage qui devra expliquer sa nouvelle formule.

Je dois vous dire aussi qu'en même temps, nous sommes en négociations avec les pilotes. Les négociations sont commencées et je crois que la décision de la Commission canadienne des transports aura une influence sur les négociations en cours avec les pilotes.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Une deuxième question, monsieur le président.

Revenons aux salaires des pilotes qui sont, en moyenne, de 55,000 dollars. Ces pilotes-là travaillent à peu près six mois par année. Sont-ils admissibles à l'assurance-chômage après ces six mois?

**M. Bailly:** Non, ces pilotes-là ne travaillent pas seulement six mois par année. Ils travaillent plus que cela, parce que, il faut le dire, le Saint-Laurent est ouvert à l'année longue. Il n'y a plus d'hiver; l'hiver existe, mais les navires remontent maintenant jusqu'à Montréal à l'année longue. Les pilotes ont un système de rotation et ils sont à la disposition de l'Administration tout au long de l'année.

**Mr. Forrestall:** I am sorry. If a man works three days on and three days off, he works six months a year. He may work the full year, but he does not put in the full amount of time.

**M. Bailly:** Pour répondre à votre question, je vous dirai que ces chiffres-là changent à une période de l'année. On dit qu'ils travaillent trois jours et se reposent trois jours, mais ils sont au travail pendant 24 heures. Ils n'ont pas huit heures de travail et ensuite huit heures de repos. C'est sur une base de 24 heures pendant trois jours. Autrement dit, ils sont disponibles pendant 72 heures pour faire le travail dans le port de Montréal.

**Mr. Forrestall:** That clarifies it. I always like the pilot of the *Miramichi*, who says "I will be damned if I know where the rocks are, but I know where they ain't."

**The Chairman:** I have before me, Mr. Bailly, the 1983 annual report, and I gather in April of 1984—is this when the 1983 report was tabled, and when do you table your 1984 report; or have you a later report than the 1983 annual report?

**Mr. Bailly:** This is the last one we have. The other one will be ready for the end of March.

[*Traduction*]

their services in order to avoid federal expenditures in this area?

**Mr. Bailly:** For your information, we have published a new pilotage fee schedule, after consultations with ship owners and pilots. These consultations lasted for about a year and one-half. We wanted to change the formula to make the fees paid by ships fairer. The new fee schedule was published yesterday.

I am almost certain that the ship owners or the pilots will appeal this fee schedule. The case will therefore be going automatically to the Canadian Transport Commission. We think that there will be appeals in the next 30 days. The Canadian Transport Commission will look at the matter and will hold hearings to allow those opposed to the fee schedule and the pilotage Authority to defend their positions.

I should also mention that we are bargaining with the pilots at the present time. The negotiations have begun, and I think that they could be affected by the Canadian Transport Board's decision.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I have a second question, Mr. Chairman.

I would like to go back to the question of pilots' salaries, which are \$55,000 on the average. These pilots work about six months a year. Are they eligible for unemployment insurance premiums after the six months?

**Mr. Bailly:** No. The pilots work more than six months a year. But it should be remembered that the St. Lawrence River is open all year. Even in winter ships now travel as far as Montreal throughout the year. Pilots work on a rotation system and are available to work for the Authority throughout the year.

**M. Forrestall:** Excusez-moi, mais si un pilote travaille pendant trois jours et se repose pendant trois jours, il ne travaille que six mois par an. Il travaille à longueur d'année, mais il ne travaille pas à plein temps.

**Mr. Bailly:** In answer to your question, I would say that these figures change at a certain period of the year. We say that they work three days and are off three days, but they are on the job for 24 hours. They do not have 8 hours of work and then 8 hours of rest. They have a 24-hour work day for three days. In other words, they are on stand-by for 72 hours to work in the Port of Montreal.

**M. Forrestall:** Cela éclaircit la situation. Je pense toujours au pilote du *Miramichi*, qui dit: «Je ne sais pas où sont les écueils, mais je sais où il n'y en a pas».

**Le président:** Je regarde votre rapport annuel de 1983, monsieur Bailly. L'avez-vous déposé en avril 1984? Quand allez-vous déposer le rapport de 1984? Ou l'avez-vous déjà déposé?

**M. Bailly:** C'est le rapport le plus récent. Le prochain sera prêt à la fin du mois de mars.

## [Text]

**The Chairman:** I guess I listen to the evidence—and I should not, because we are trying to get that 1 p.m. deadline, and I do not want to mix it up.

• 1235

I know Mr. Benjamin, thank goodness, is staying here to ask a few questions on the Great Slave Lake Railway, because once he leaves this committee folds. We are down to the bare essentials and he is one of the bare ones.

You as a pilot, and this is just a very general question—we have asked some general ones here this afternoon or this morning—I guess internationally and/or nationally and/or in the Montreal-Saguenay-Quebec Region, when the pilot comes aboard does it matter whether it is the *Pushkin* or the Russian skipper or the master? Is the relationship between pilot and master amicable, constructive? Have there been problems? That is my one question.

The other question: How do you become a pilot? Is it a real closed shop?

**M. Bailly:** Premièrement, monsieur le président, la Loi sur le pilotage au Canada détermine qui a la conduite entière du navire. Il y a seulement deux endroits au monde où le pilote a l'entière conduite du navire: au Canada et à Panama.

**The Chairman:** Would it in the other parts of the world where you are experienced? You are right, you cannot have two cooks in the kitchen. How does it work in the other parts of the world? Do you have two skippers on the bridge?

**M. Bailly:** Dans les autres parties du monde, le commandant remet au pilote la conduite du navire, mais je peux vous dire qu'il inscrit dans son livre de bord: *Pilot's orders, master's command*. Autrement dit, il remet son navire entre les mains du pilote, mais il peut lui en retirer la conduite à n'importe quel moment. Il accepte quand même la responsabilité du pilote; il accepte ses conseils. Mais il peut retirer la conduite du navire au pilote s'il le désire.

Ici, au Canada, si le commandant d'un navire retire la conduite au pilote, il doit en faire rapport et donner les raisons pour lesquelles il l'a fait à l'Administration de pilotage dans un délai de 48 heures.

**The Chairman:** There could be some questions flowing from that, but we want to try Mr. Jourdenais. Then you had the second part about the closed shop.

**M. Bailly:** Vous m'avez demandé quelle était la formation d'un pilote. D'abord, il faut devenir marin; il faut nécessairement servir un certain temps avant d'aller passer les examens d'officier de navire. Il y a des exigences minimales pour devenir pilote. Avant de devenir apprenti-pilote sur le Saint-Laurent, vous devez avoir un certificat de commandant, de capitaine. L'Administration publie deux fois par année dans les journaux, si c'est nécessaire, un avis disant qu'elle a besoin, par exemple, de deux ou trois apprentis. A ce moment-là, les candidats peuvent faire une demande. Leur curriculum vitae est examiné par un jury d'examen, et la personne répondant le

## [Translation]

**Le président:** Je ne devrais pas commencer à poser des questions, car nous cherchons toujours à respecter notre heure limite de 13 heures.

Heureusement que M. Benjamin reste pour poser quelques questions au sujet du chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave. Parce que sans lui, nous n'avons plus le quorum. Il ne nous reste que le strict minimum.

J'ai une question d'ordre très général à vous poser. Quels sont les rapports entre le pilote et le commandant du navire, qu'il s'agisse du *Pushkin* ou de tout autre navire? Les rapports sont-ils amicaux et constructifs? Y a-t-il déjà eu des problèmes? Voilà ma première question.

L'autre est la suivante: comment devient-on pilote? S'agit-il d'un atelier fermé?

**Mr. Bailly:** First of all, Mr. Chairman, the Pilotage Act of Canada establishes who has full conduct of the ship. There are only two places in the world where the pilot has full conduct of the ship: Canada and Panama.

**Le président:** À votre connaissance, ce genre de problème existerait-il dans d'autres régions du monde? Il va sans dire qu'on ne peut pas avoir deux capitaines. Qu'est-ce qui se passe ailleurs dans le monde? Y a-t-il deux capitaines sur la passerelle?

**Mr. Bailly:** In other parts of the world, the captain turns over the conduct of the ship to the pilot, but he can tell you that he also enters in his log book, "pilot's orders, master's command". In other words, he places his ship in the pilot's hands, but he can withdraw this responsibility at any time. However, he does take the pilot's advice. But he can withdraw the conduct of the ship from the pilot if he so chooses.

In Canada, if the master of a ship withdraws conduct of the vessel from the pilot, he must make a report to the pilotage Authority giving his reasons for doing so within 48 hours.

**Le président:** Il y aura peut-être des questions à ce sujet, mais je veux donner la parole à M. Jourdenais. Il y a également la deuxième partie de ma question au sujet de l'atelier fermé.

**Mr. Bailly:** You asked how a person becomes a pilot. First of all, one must become a seaman, and then serve a certain length of time before taking the ship's officer examinations. There are certain minimum requirements for becoming a pilot. Before become an apprentice pilot in the St. Lawrence, a person must have a Master's Certificate. The Authority publishes a notice as often as twice a year in the newspapers indicating that it needs two or three apprentice pilots. Candidates can then apply for the position. Their curriculum vitae is examined by a selection board, and the individual that best meets the Authority's requirements is selected. This person

## [Texte]

mieux aux exigences de l'Administration sera choisie. Elle aura à faire trois ans d'apprentissage avec un pilote. Au bout de trois ans, elle sera appelée à passer un examen devant un jury composé de deux ou trois pilotes, deux représentants de l'Administration de pilotage et, si possible, un représentant de l'extérieur, soit un représentant des armateurs ou un ancien commandant, pour qu'on soit sûr que l'examen a été bien conduit et que le candidat a été évalué de façon juste et a eu toute l'attention nécessaire.

• 1240

Il devient donc pilote, classe C, pour deux ans. Après deux ans, si son dossier est bon, il sera promu à la classe B, cela lui permettant de piloter des navires d'une plus grosse jauge, d'un plus gros tonnage. Et après trois ans et demie ou quatre ans, si son dossier est encore bon, il sera appelé à devenir pilote de classe A, où on lui permettra de piloter des navires de toutes les dimensions qui remontent le fleuve St-Laurent jusqu'à Montréal. Il n'y a pas de *closed-shop*.

**Mr. Jourdenais:** Just one fast question.

**The Chairman:** A fast one.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président.

**M. Bailly:** J'aimerais ajouter aussi que nos pilotes sont envoyés à Grenoble pour se spécialiser davantage. Ils ont, là-bas, un système de navires modèles, sur un lac artificiel, où tous les pilotes et les commandants apprennent les manoeuvres des gros navires.

**Le président:** Merci.

**M. Jourdenais:** En deux temps, si vous voulez bien. Si un pilote qui monte et descend le St-Laurent n'a pas d'emploi en hiver, peut-on envoyer ce même pilote plus haut dans le St-Laurent?

**M. Bailly:** Bon, écoutez, ce n'est pas l'esprit du pilotage comme je vous l'ai dit; la personne est spécialisée dans un district de pilotage bien déterminé. Entre Trois-Rivières et Québec par exemple, entre Québec et Trois-Rivières, mais entre Trois-Rivières et Montréal, ce ne sont pas les mêmes pilotes qui font ce trajet.

**M. Jourdenais:** Vous avez dit tout à l'heure...

**M. Bailly:** Mais vous ne pouvez pas prendre un pilote, par exemple, et l'envoyer dans la voie maritime s'il n'y est jamais allé. Il n'en connaît pas les courants, il n'en connaît pas les détours, les contours des...

**M. Jourdenais:** Combien faudrait-il de temps à un pilote pour partir des Escoumins, par exemple, comme vous l'avez dit tout à l'heure, et se rendre dans la voie du St-Laurent, ou bien au Nouveau-Brunswick... parce qu'il ne peut pas faire la navette d'une place à l'autre... changer...

**M. Bailly:** Non, non, non! Il demeure dans ce district de pilotage toute sa carrière.

**M. Jourdenais:** Je comprends. Maintenant, tout à l'heure vous avez dit qu'il travaillait trois jours suivis de trois jours en repos.

## [Traduction]

then spends three years as an apprentice with the pilot. At the end of the three years, the person has to take an examination before a board composed of two or three pilots, two representatives of the pilotage Authority and, if possible, an outside representative, either a representative of the ship owners or a former master, to ensure that the examination is conducted properly and that the candidate is evaluated fairly.

The person then becomes a class C pilot for two years. After two years, if he has a good record, he will be promoted to a class B pilot, which allows him to pilot ships of a larger tonnage. After three and a half or four years, if he still has a good record, he will be promoted to class A, which enables him to pilot ships of all sizes that go up the St. Lawrence as far as Montreal. There is no closed shop.

**M. Jourdenais:** Une question rapide.

**Le président:** Très rapide.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Bailly:** I would also like to add that our pilots are sent to Grenoble for further specialized training. Pilots and masters learn how to manoeuvre large ships using models on an artificial lake.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Jourdenais:** I have a two-part question, with your permission. If a pilot who goes up and down the St. Lawrence has no work in winter, could he be sent to work further up in the St. Lawrence?

**Mr. Bailly:** As I said, that is not how pilots work—they specialize in a particular pilotage district. There are different pilots for the various sections of the river. One pilot would work in both directions between Trois-Rivières and Quebec City, but a different pilot would work between Trois-Rivières and Montreal.

**Mr. Jourdenais:** You said earlier...

**Mr. Bailly:** But you cannot send a pilot off to the St. Lawrence Seaway if he has never worked there. He would not know the currents, the detours and the contours of the...

**Mr. Jourdenais:** How long does it take a pilot to go from Les Escoumins to the St. Lawrence Canal, or to New Brunswick... Pilots cannot shuttle back and forth between places.

**Mr. Bailly:** No, no. A pilot remains in the same pilotage district for his whole career.

**Mr. Jourdenais:** I understand. Earlier, you said that pilots worked three days on and three days off.

[Text]

**M. Bailly:** Oui.

**M. Jourdenais:** Vous avez dit qu'il travaillait douze mois par année. Mais, dans le St-Laurent, ils ne peuvent pas travailler 12 mois par année, alors . . .

**M. Bailly:** Ecoutez, vous me faites dépasser la limite de ma juridiction qui se termine à l'écluse de St-Lambert. Je ne peux pas vous donner d'explication quant à . . .

**M. Jourdenais:** Qui est responsable des pilotes de la Voie du St-Laurent?

**M. Bailly:** C'est l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

**M. Jourdenais:** Merci.

**The Chairman:** Does that conclude the questioning on the Laurentian Pilotage Authority? If it does, I want to thank Mr. Bailly and his officials for appearing this morning. I must say I certainly learned a couple of things about the Pilotage Authority which I did not know before. Thank you very much, gentlemen.

We now call the Great Slave Lake Railway and I believe Mr. Funnell is here on behalf of the Canadian National Railway.

Mr. Funnell, welcome. You have been sitting here patiently all morning. We are moving to 1:45 p.m., and I wonder if you have a little opening statement on the Great Slave Lake Railway or would you like us to start our questioning?

**Mr. Brian Funnell (Chief Accountant, Mountain Region, Canadian National Railway):** Whatever serves.

**The Chairman:** Perhaps a brief explanation would get us going since I do not think you have appeared before us in some time.

• 1245

**Mr. Funnell:** To my knowledge, there has never been an appearance before the committee specifically on the Great Slave Lake Railway.

**The Chairman:** I think that is correct. So welcome, and shoot away.

**Mr. Funnell:** Thank you.

I am Chief Accountant for Canadian National Railway's Mountain Region. The Mountain Region encompasses Alberta, British Columbia, part of the Northwest Territories, and part of Saskatchewan. It is within those boundaries that the Great Slave Lake branch, or Great Slave Lake Railway, was constructed. It is under my jurisdiction the statements are prepared that I believe the committee has seen.

By way of history, the statute was passed I believe back in 1961, wherein the government of the day authorized the construction of the Great Slave Lake Railway for the purpose of encouraging the development of Canada's north, and

[Translation]

**Mr. Bailly:** Yes.

**Mr. Jourdenais:** You said that they worked 12 months of the year. But pilots cannot work 12 months of the year in the St. Lawrence, so . . .

**Mr. Bailly:** Well, you are getting beyond my area of jurisdiction, which ends at the St. Lambert locks. I cannot give you any explanation as to . . .

**Mr. Jourdenais:** Who is responsible for the St. Lawrence Canal pilots?

**Mr. Bailly:** The canal? The Great Lakes Pilotage Authority.

**Mr. Jourdenais:** Okay. Thank you.

**Le président:** Avex-vous d'autres questions à poser aux représentants de l'Administration de pilotage des Laurentides? Sinon, je tiens à remercier M. Bailly et ses collègues d'avoir comparu devant nous ce matin. Je dois vous dire que j'ai appris certaines choses au sujet de l'Administration de pilotage que je ne savais pas. Merci beaucoup, messieurs.

Je demande maintenant au représentant du chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave de prendre place. M. Funnell est ici au nom de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Funnell. Vous avez patienté toute la matinée. Il est presque 12h45, et j'aimerais savoir si vous avez une déclaration d'ouverture à nous faire ou si vous préférez passer tout de suite à la période des questions.

**M. Brian Funnell (comptable en chef, Région des montagnes, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada):** C'est comme vous voulez.

**Le président:** Il serait peut-être bon que vous fassiez un petit historique, car il me semble qu'il y a longtemps que vous n'avez pas comparu devant le Comité.

**M. Funnell:** À ma connaissance, c'est la première fois que nous comparaissons devant le Comité pour lui parler du chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave.

**Le président:** Je pense que vous avez raison. Bienvenue, donc, et allez-y.

**M. Funnell:** Merci.

Je suis le comptable en chef pour la région des montagnes des Chemins de fer Nationaux du Canada. La région des Montagnes comprend l'Alberta, la Colombie-Britannique, une partie des territoires du Nord-Ouest et une partie de la Saskatchewan. C'est à l'intérieur de ce territoire qu'a été construit le chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave, ou plutôt la ligne secondaire du Grand Lac de l'Esclave. Les documents qui ont, je pense, été fournis au Comité ont été préparés sous ma direction.

Tout d'abord, un peu d'histoire. C'est, je pense, en 1961 que le gouvernement adoptait la loi autorisant la construction du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves dans le but d'encourager le développement du Nord canadien et de desservir les

## [Texte]

specifically to serve mining territory that is located at Pine Point in the Northwest Territories. As part of that statute there was a requirement after completion of construction that the CN, as operators of the line, would prepare annual financial statements. The form of the statements was agreed on between the Ministry of Transport and CN some time at the turnover of the property to Operations, which I believe was in 1969.

It would appear to me that the Ministry of Transport and CN attempted to make the statements appear as much as possible like the standard accounting statements. This brings with it the necessity to do some cost allocations, because the railway was not operated as a complete ongoing concern. It did not have its own management, its own sales force, etc. For that reason there are some cost allocations that are made.

That is briefly the history and the development. The 1983 statement is simply one in a series of statements that commenced in 1969. I would be pleased to attempt to answer any questions on the 1983 statement.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, you have indicated an interest.

**Mr. Benjamin:** I think the last time the Great Slave appeared before us was in conjunction with Canadian National, and that would be in 1969 or 1970, when the dispute was still going on among the contractors who built the railway. I think about five of them lost their shirts on it.

I do not recall seeing any separate statements in the CN annual report on Great Slave Lake Railway. I presume the bottom-line figures are then included in CN's total annual report. Is that correct?

**Mr. Funnell:** Yes, Mr. Chairman, that is correct. The railway is not operated as a separate railway. It was turned over to CN in 1969 and simply forms one part of our total Canadian rail activity.

**Mr. Benjamin:** Which also reminds me, Mr. Chairman, that the railway was built by CN to haul ore owned by CP. Pine Point Mine is a Canadian Pacific subsidiary.

**The Chairman:** Another Canadian compromise, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** The taxpayers get stuck for a bundle so CPR can make a buck.

I presume the Board of Directors of Canadian National are the officers of Great Slave Lake railway as well.

**Mr. Funnell:** Yes, that is correct.

**Mr. Benjamin:** And there would be separate operating officers—or are there?

## [Traduction]

mines situées à Pine Point dans les Territoires du Nord-Ouest. Cette loi exigeait entre autres qu'une fois les travaux de construction terminés, le CN, en tant qu'exploitant de cette ligne, prépare chaque année les états financiers. C'est en 1969, lorsque la section Opérations pris les choses en main que le ministère des Transports et le CN négocièrent la formule devant être utilisée pour l'établissement des états financiers.

Il me semble que le ministère des Transports et le CN ont tous deux essayé de faire en sorte que les états financiers ressemblent autant que possible à des états comptables. Le chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave n'étant pas une entreprise en marche autonome, il a fallu effectuer certaines répartitions de coûts. En effet, la société n'avait pas ses propres cadres, ses propres vendeurs, etc. C'est pour cette raison qu'il a fallu répartir certains des coûts.

Voilà donc un bref récit de l'histoire et de l'évolution de cette ligne. Le bilan de 1983 n'en est qu'un parmi toute une série de bilans dont le premier remonte à l'année 1969. Je suis à votre disposition pour répondre à toutes vos questions relativement au bilan de 1983.

**Le président:** Monsieur Benjamin, vous avez manifesté un certain intérêt.

**M. Benjamin:** La dernière fois que des représentants du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves ont comparu devant nous remonte à 1969 ou 1970. Les entrepreneurs qui avaient construit le chemin de fer étaient alors en train de se disputer entre eux. Il me semble d'ailleurs que cinq d'entre eux y avaient laissé leur chemise.

Je ne me souviens pas d'avoir vu des bilans distincts pour le chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave dans le rapport annuel du CN. J'en déduis donc que les chiffres qui lui correspondent ont été incorporés dans les calculs effectués pour établir le rapport annuel du CN. C'est bien cela, n'est-ce pas?

**M. Funnell:** C'est exact, monsieur le président. Ce chemin de fer n'est pas administré à titre de chemin de fer distinct. Il a été cédé à CN en 1969 et il fait tout simplement partie de l'ensemble de nos activités ferroviaires.

**M. Benjamin:** Ce qui me rappelle, monsieur le président, que la ligne de chemin de fer a été construite par le CN pour transporter le minerai appartenant à CP. La mine de Pine Point est une filiale du Canadien Pacifique.

**Le président:** Encore un autre compromis canadien, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Ce sont les contribuables qui doivent payer la note pour que le CP puisse se faire de l'argent.

J'imagine que les membres du Conseil d'administration du CN sont en même temps les administrateurs du chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave, n'est-ce pas?

**M. Funnell:** Oui, c'est exact.

**M. Benjamin:** Et je suppose qu'il y a des administrateurs distincts chargés expressément de gérer les activités.

[Text]

**Mr. Funnell:** Mr. Chairman, the line has no separate identification in CN's operations. It is administered by the same officers who administer the Mountain Region operation generally.

**Mr. Benjamin:** In this financial statement the largest expenditure is the equipment rentals. Could you give us a breakdown on what kind of equipment, and rental from whom?

• 1250

**Mr. Funnell:** Yes. As I mentioned earlier, the railway was not a complete railway, and in order to give the appearance of a total company activity it was necessary to put some provisions in for the operation of equipment. The railway does not own any equipment so basically the motive power is "rented" from CN to GSL on the Railway Association of Canada rates.

The car equipment is "rented"—and I use that expression because there is no exchange of moneys; the GSL is a part of the CN. For the purposes of this statement the rental for car equipment is calculated on the same ground rules that railways use in charging each other, either a mileage basis or a daily rental.

**Mr. Benjamin:** So this is all rolling stock then, locomotives and railway cars?

**Mr. Funnell:** Yes.

**Mr. Benjamin:** I presume most of it will be cars to haul ore?

**Mr. Funnell:** I have a breakdown of the total dollars involved, if that would interest the committee.

**Mr. Benjamin:** The total dollars I am just looking at is the amount that Great Slave pays CN. They do not actually pay it; it is just a bookkeeping entry of \$4.6 million in 1983.

What is the \$2 million for transportation?

**Mr. Funnell:** The transportation cost element would be mainly the direct cost of running the trains on the territory. It would have crew wages in it; it would have fuel in it; and it would have some lesser dollar amounts in there for train control and those sorts of activities. It is mainly the train operation.

**Mr. Benjamin:** Does the Great Slave just go to Pine Point or do you go on into Hay River?

**Mr. Funnell:** The line extends from Grande Prairie, which is in central northern Alberta, 377 miles up to Hay River. There is a branch line of approximately 50 miles that goes from the Hay River district to Pine Point.

**Mr. Benjamin:** That is right. Now I remember.

I presume that the Great Slave Lake Railway then has a lot of dealings with the Northern Transportation Company. Do you haul supplies and cargo and what not to Hay River, which in turn is taken over by Northern Transportation?

[Translation]

**M. Funnell:** Monsieur le président, cette ligne de chemin de fer n'a pas de rubrique propre parmi l'ensemble des activités du CN. Elle est administrée par les mêmes personnes qui administrent l'ensemble des activités de la région des Montagnes.

**M. Benjamin:** Je constate que dans ce bilan, la dépense la plus importante correspond à des locations de matériel. Pourriez-vous nous fournir une ventilation de ce matériel et nous dire auprès de qui vous l'avez loué?

**M. Funnell:** Oui. Comme je l'ai dit tout à l'heure, cette compagnie n'est pas une compagnie à part entière, et il a fallu, pour compléter le tableau des activités, ajouter certaines dispositions concernant l'utilisation du matériel. Le Chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave ne possédant aucun matériel en propre, le CN lui «loue» la puissance motrice au tarif pratiqué par l'Association ferroviaire canadienne.

Je dis que le matériel est «loué» parce qu'il n'y a aucun échange d'argent; le chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave fait partie du CN. Dans cet état financier, le coût de la location des wagons est calculé selon les critères qu'utilisent généralement les compagnies de chemin de fer entre elles, c'est-à-dire au mille ou à la journée.

**M. Benjamin:** Il s'agit donc de tout le matériel roulant, locomotives et wagons?

**M. Funnell:** Oui.

**M. Benjamin:** Je suppose que ce sont surtout des wagons servant au transport du minerai?

**M. Funnell:** Je peux vous donner la ventilation des sommes, si cela intéresse le Comité.

**M. Benjamin:** Le chiffre que je vois ici représente la somme que le chemin de fer paie au CN. Il ne le paie pas vraiment; c'est une simple écriture comptable de 4.6 millions pour 1983.

Que représentent les deux millions de dollars pour le transport?

**M. Funnell:** Les coûts de transport représentent essentiellement les coûts directs d'exploitation des trains sur le territoire. Ils comprennent les salaires des équipes et le coût du carburant, ainsi qu'une petite somme pour la surveillance des trains et autres activités de ce genre. Il s'agit principalement des frais d'utilisation du train.

**M. Benjamin:** Le chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave s'arrête-t-il à Pine Point ou va-t-il jusqu'à Hay River?

**M. Funnell:** La ligne part de Grande Prairie, dans le nord de l'Alberta, et s'étend sur 377 milles jusqu'à Hay River. Un embranchement d'environ 50 milles relie le district de Hay River à Pine Point.

**M. Benjamin:** C'est cela, cela me revient.

Je suppose que le chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave fait souvent affaire avec la *Northern Transportation Company*. Est-ce que vous transportez les marchandises et le fret

[Texte]

**Mr. Funnell:** That is exactly correct. Currently most of our traffic in the northbound direction is petroleum products for furtherance along the Mackenzie system.

When there was pipeline activity in the north we also hauled pipe for distribution by Northern Transportation.

**Mr. Benjamin:** I presume you would also haul at least non-perishable supplies of other kinds: groceries, hardware, appliances—all of those general commodities?

**Mr. Funnell:** Any general cargo that requires distribution along the Mackenzie River system. Of course we are also in competition with trucklines, which can access Hay River as well. I simply chose the two larger commodities that we haul.

**Mr. Benjamin:** With the government in the process of selling Northern Transportation Company, have CN or Great Slave Lake Railway been given notice of any change in plans and operations and what not in the operations of Northern Transportation?

**Mr. Funnell:** I would love to answer the question, but I am afraid it is a little beyond my area of knowledge or jurisdiction.

You mentioned earlier that our president makes an annual appearance before the committee, and he would probably be in a better position than I.

**Mr. Benjamin:** All right.

• 1255

One final point, Mr. Chairman. I think it might be appropriate, after 23 or 24 years, if the committee were to recommend to the House in our report that there no longer need be separate financial reporting and whatnot from Great Slave Railway. Actually, there is no division of funds with regard to the expense items. It could all be incorporated into the CN's annual report, even if they wanted to separate it, to show us what that portion of the railway is. I think this really could be done when we do the CN's annual report.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, you raise an interesting point. It is like the Terra Nova Transport Company in Newfoundland. That still comes under the CN's annual report, but it is broken up a little.

I do not want to put you on the spot, Mr. Funnell, but I think Mr. Benjamin has an interesting idea. Do you see, from your accounting point of view, any problem with the merger, or is it just a historical accident, an anomaly that we perpetuate?

**Mr. Funnell:** I would agree completely, Mr. Chairman, that it is an unnecessary activity in the current arrangement. The Great Slave Lake branch is really no different from any other small Canadian lines that were turned over by the federal government to Canadian National to operate.

[Traduction]

jusqu'à Hay River, où ils sont pris en charge par *Northern Transportation*?

**M. Funnell:** C'est exact. Actuellement, la plupart des trains qui vont vers le nord transportent des produits pétroliers qui sont ensuite acheminés le long du delta du Mackenzie.

Pendant la construction du pipe-line, dans le nord, nous transportons également des tuyaux que distribuait ensuite *Northern Transportation*.

**M. Benjamin:** Vous transportez sans doute également d'autres denrées non périssables: des épiceries, de la quincaillerie, des appareils ménagers... ce genre de choses?

**M. Funnell:** Toutes les marchandises générales qui doivent être distribuées le long du delta du Mackenzie. Bien entendu, nous sommes en concurrence avec les transporteurs routiers, qui ont également accès à Hay River. J'ai simplement choisi de citer les deux principales denrées que nous transportons.

**M. Benjamin:** Maintenant que le gouvernement a mis en vente la *Northern Transportation Company*, le CN ou le Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves ont-ils été informés de changements dans les plans des opérations de *Northern Transportation*?

**M. Funnell:** J'aimerais pouvoir répondre à votre question, mais j'ai peur qu'elle ne soit au-delà de mes compétences.

Vous avez dit tout à l'heure que notre président comparaît une fois par an devant ce Comité, et il pourra sans doute mieux vous répondre.

**M. Benjamin:** D'accord.

Un dernier point, monsieur le président. Je pense qu'après quelque 23 ou 24 ans, le Comité pourrait recommander à la Chambre, dans son rapport, que le Chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave ne soit plus tenu désormais de soumettre un rapport financier distinct. Il n'y a en fait aucune distinction en ce qui concerne les postes de dépenses. Le tout pourrait être présenté dans le rapport annuel du CN, même dans un chapitre distinct, s'ils veulent nous montrer ce que représente le chemin de fer. Je pense vraiment que nous pourrions l'examiner en même temps que le rapport annuel du CN.

**Le président:** Monsieur Benjamin, vous soulevez une question intéressante. C'est la même chose que pour la compagnie *Terra Nova* de Terre-Neuve, qui est incluse dans le rapport annuel du CN, mais un peu à part.

Je ne veux pas vous mettre dans une situation difficile, monsieur Funnell, mais je trouve l'idée de M. Benjamin intéressante. Pensez-vous, que du point de vue de la comptabilité, la fusion puisse poser des problèmes, ou la méthode actuelle est-elle simplement un accident, une anomalie que nous perpétuons?

**M. Funnell:** Je suis tout à fait d'accord, monsieur le président, que dans la situation actuelle, ce rapport n'est pas nécessaire. Il n'y a en fait aucune différence entre le chemin de fer du Grand lac des Esclaves et les autres petites compagnies

[Text]

**Mr. Benjamin:** I believe, when the railway was being planned and constructed, it was set up as a separate entity because of the heavy involvement of the federal government and the Department of Transport.

**The Chairman:** That is right; to develop Pine Point.

**Mr. Benjamin:** With regard to two items on there—\$4.6 million for equipment rentals; system administration and sales expenses—really, the CNR is just paying itself.

I think we could recommend to the House that it is no longer necessary to have a separate entity reporting on this; it could all be done through the CNR annual report. If you need a motion I would be glad to move it.

**The Chairman:** We cannot do this; we do not have enough members. However, I must say, I think this morning's exercise has been most interesting. It was an innovation to have someone representing Great Slave Lake Railway, and it raises a very interesting point. I think we can do something about this; however, we do not have enough members around the table at the present time. We knew there were doors to open, mountains to climb and railways to build. The very fact that you are here has directed our attention to a very constructive point.

You have concluded you questioning more or less, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** I have concluded my questioning of Mr. Funnell. However, I have a further suggestion to make, Mr. Chairman.

In order to streamline our operations, I do not see why we need separate reports from these bridge authorities, which are subsidiaries of the St. Lawrence Seaway Authority. Why could they not all be combined into one?

**The Chairman:** It is getting close to 1 p.m. We are moving along with great dispatch. We have a better timetable than the railways, especially VIA Rail . . .

I believe Mr. Taylor has some questions.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, I have two questions.

**The Chairman:** I am closing you off, because I think you have opened up a very interesting thing. I was thinking of that before you mentioned Great Slave Lake Railway. I think we are going to get into a swampy morass, in terms of the bridge authorities. Perhaps someone who has particular expertise in research can come up with a solution. But let us talk about that in the steering committee.

Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** I have two questions, Mr. Funnell.

What is the schedule of the railway between Grande Prairie and Pine Lake; Hay River and Pine Lake? Is it daily?

[Translation]

canadiennes que le gouvernement fédéral a confié au Canadien National.

**M. Benjamin:** Il me semble qu'au moment de la conception et de la construction de la voie ferrée, on en avait fait une entité distincte en raison de la forte participation du gouvernement fédéral et du ministère des Transports.

**Le président:** C'est cela, pour développer *Pine Point*.

**M. Benjamin:** Dans deux des postes que nous avons ici—les 4.6 millions de dollars en location du matériel et les frais d'administration et de ventes—le CN, en fait, se paie lui-même.

Nous pourrions, je pense, recommander à la Chambre de ne plus exiger un rapport distinct; tout cela pourrait être inclu dans le rapport annuel du CN. S'il nous faut une motion, je serais heureux de la présenter.

**Le président:** Ce n'est pas possible; il n'y a pas suffisamment de députés présents. Je dois dire, cependant, que la séance de ce matin a été fort intéressante. Le témoignage d'un représentant du Chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave est une nouveauté pour nous, qui soulève un point très intéressant. Je pense que nous pouvons faire quelque chose en ce sens; cependant, nous ne sommes pas assez nombreux actuellement. Nous savions qu'il y avait des portes à enfoncer, des montagnes à escalader et des voies ferrées à construire. Votre présence parmi nous aura permis une observation très constructive.

Avez-vous terminé votre interrogation, monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** Je n'ai plus de questions pour M. Funnell, mais j'ai une autre suggestion à faire, monsieur le président.

Dans l'intérêt d'une rationalisation de nos travaux, je ne vois pas l'utilité de rapports distincts des administrations des ponts, qui sont des filiales de l'administration de la Voie maritime du St-Laurent. Ne pourrait-on pas les rassembler en un seul rapport?

**Le président:** Il est près de 13 heures. Nous avançons rapidement. Nous avons un meilleur horaire que les chemins de fer, surtout VIA . . .

Je crois que M. Taylor a quelques questions à poser.

**M. Taylor:** Monsieur le président, j'ai deux questions.

**Le président:** Je vous ai interrompu, parce que vous avez soulevé un point très intéressant. J'y songeais moi-même avant que vous ne mentionnez le chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave. Je pense qu'avec les administrations des ponts, nous avançons sur des sables mouvants. Quelqu'un ayant une grande expérience de ces choses pourrait peut-être suggérer une solution. Mais nous en parlerons au comité directeur.

Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** J'ai deux questions à vous poser, monsieur Funnell.

Quelle est la fréquence des trains entre Grande Prairie et Pine Lake; et entre Hay River et Pine Lake? Y a-t-il un train par jour?

[Texte]

**Mr. Funnell:** There are basically two train operations, Mr. Chairman. There is a weigh freight that operates from Grande Prairie to High Level. It operates twice a week. When the ore is moving from the mine, there is a three-time a week train service to the Hay River terminus and return.

**Mr. Taylor:** Are the crews hired by the month? Or are they moved from one place to the other?

**Mr. Funnell:** Generally speaking, the crews are paid on the basis of the miles that they operate during the pay period.

• 1300

It is a part of our overall operation and, therefore, crews will bid the territory depending on their seniority and their interest in working in that part of the country.

**Mr. Benjamin:** They are regular CN employees, are they not?

**Mr. Funnell:** Yes, Mr. Chairman, they are.

**Mr. Taylor:** There is one other thing. Would it be possible for you to let us have the number of grants, and the amount of the Crown grants, which have been made since 1969? Also, information as to whether or not these have been repaid?

**Mr. Funnell:** I do not believe there have been any grants made since 1969, Mr. Chairman.

**Mr. Taylor:** Did CNR pay for the construction of the railway?

**Mr. Funnell:** No, the government of the day paid for construction of the railway. The last accounting for the construction took place in 1969, when the railway became operational. It was then turned over to CN and has been operated as a part of CN since.

**Mr. Taylor:** Did CN have anything to do with it while it was being constructed?

**Mr. Funnell:** CN was . . . well, I guess you could describe the role as the general contractor. It was under our direction that the railway was constructed.

**Mr. Taylor:** Do you have the construction costs of the railway?

**Mr. Funnell:** Yes. The act specified that the cost of construction should be about \$75 million with 15% allowable overrun. The actual cost came in at about \$74,800,000. I could be more specific and get down to \$74,838,339.

**Mr. Taylor:** That is the total construction cost?

**Mr. Funnell:** Yes, Mr. Chairman.

**Mr. Taylor:** And that was absorbed by the Crown.

**Mr. Funnell:** Yes, Mr. Chairman.

**Mr. Taylor:** Okay. That is all.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Gray, just on a question, I think.

**Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Mr. Funnell, I am sorry, perhaps I was not listening attentively

[Traduction]

**M. Funnell:** Il y a essentiellement deux trains, monsieur le président il y a le train de marchandises qui assure la liaison entre Grande Prairie et High Level, deux fois par semaine. Et lorsque la mine expédie le minerai, un train fait le trajet entre le terminus de Hay River et la mine trois fois par semaine.

**M. Taylor:** L'équipage est-il embauché au mois, ou les employés sont-ils déplacés?

**M. Funnell:** Généralement, les employés sont payés en fonction du nombre de milles parcourus pendant une période de paie.

Comme le service fait partie de nos opérations globales, les employés qui désirent travailler dans cette région demandent à y être affectés, en fonction de leur ancienneté.

**M. Benjamin:** Ce sont des employés permanents du CN, n'est-ce pas?

**M. Funnell:** Oui, monsieur le président.

**M. Taylor:** Autre chose. Pourriez-vous nous donner le nombre et le montant des subventions accordées par l'État depuis 1969? Pouvez-vous également nous dire si ces subventions ont été remboursées?

**M. Funnell:** Je ne pense pas qu'il y ait eu de subventions depuis 1969, monsieur le président.

**M. Taylor:** Le CN a-t-il payé la construction du chemin de fer?

**M. Funnell:** Non, c'est le gouvernement de l'époque qui a payé la construction du chemin de fer. La comptabilité de la construction a pris fin en 1969, lorsque le chemin de fer est entré en service. Il a été confié au CN à ce moment-là, et depuis, il est géré comme une composante du CN.

**M. Taylor:** Le CN a-t-il participé de façon quelconque à sa construction?

**M. Funnell:** Eh bien, on peut dire, je suppose, que le CN a joué le rôle d'entrepreneur principal. Nous avons dirigé la construction de la voie.

**M. Taylor:** Pouvez-vous nous dire combien a coûté la construction du chemin de fer?

**M. Funnell:** Oui. La loi prévoyait un budget de construction d'environ 75 millions de dollars, avec une marge de manoeuvre de 15 p. 100. La construction a coûté environ 74,800,000\$. Je peux même vous donner le chiffre exact: 74,838,339\$.

**M. Taylor:** C'est le coût total de la construction?

**M. Funnell:** Oui, monsieur le président.

**M. Taylor:** Et c'est l'État qui a payé la facture.

**M. Funnell:** Oui monsieur le président.

**M. Taylor:** Bon. C'est tout.

**Le président:** Merci. M. Gray a une question je crois.

**M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Pardonnez-moi, monsieur Funnell, je n'ai peut-être pas écouté assez

## [Text]

enough, but according to the figures for 1982, and not being an accountant, I understand there was a net operating income of \$4,643,790; in 1983, \$101,474. I have a two-part question: one, is that a difference in profit? Just so that I understand correctly. Two, can we assume that if it was down to \$101,000 in 1983, in the report for 1984 it will be operating at a loss?

**Mr. Funnell:** That is about three questions, and I will try to reply in order. If I miss one, perhaps you will come back to me. The two figures quoted—the net operating income of \$4,643,790 in 1982, and \$101,474 in 1983—are intended to portray the financial results the railway would have enjoyed if it were a separate company. They are constructed costs, and I think that is understood.

In 1983, probably the single biggest industry on the line was out of production for about six months, and that is the mine to which one of the members referred earlier. It is my understanding that the market conditions and price just were not favourable and they shut down for about six months. That is the reason for the drop in the revenues and in the income. The mine, so far as I am aware, operated throughout the total of 1984 and, therefore, will not be a consideration in the 1984 report.

**Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Thank you.

**The Chairman:** Thank you. You indicated that you have another thought or question, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** No, I think I am done with the Great Slave Lake Railway. I would like just to raise another point when you are through.

**The Chairman:** Mr. Funnell, I want to thank you very much for appearing before us, and even though you were here for only a brief time, it was the quality of your presentation which even has inspired perhaps a couple of ideas this committee will look at to try to modernize some of the procedures and/or some of the reports before it. I want to thank you very much for coming.

• 1305

So that is it, gentlemen of the committee. I want to thank all committee members for being so diligent in staying throughout. We are down to the hard-rock bottom. If one of us leaves, this committee has to collapse of its own rules and regulations.

Before we all leave, I know that Mr. Benjamin wants to raise a point. I want to thank Mr. Christopher for producing those memos, briefing notes. I have a couple of thoughts about them. I hope this afternoon the clerk and I are going to be with Mr. Christopher because I think we could develop this even better than the initial effort, especially when we have so many members. In fact, old members learned things today about some of these authorities which have not come before us for so long. I can really see having proper briefing notes on several items that come before this committee. I want to talk to Mr. Christopher and thank him for doing that and for having the clerk organizing it.

## [Translation]

attentivement, mais d'après les chiffres de 1982—et je ne suis pas comptable—il y a eu cette année-là un revenu d'exploitation de 4,643,790\$; en 1983, 101,474\$. J'ai une question en deux volets: tout d'abord, s'agit-il d'une différence dans les bénéfices? Je veux être sûr de bien comprendre. Ensuite, si le bénéfice n'était plus que de 101,000\$ en 1983, pouvons-nous en déduire que le rapport de 1984 indiquera une perte?

**M. Funnell:** Vous me posez trois questions, et je vais essayer d'y répondre dans l'ordre. Si j'en oublie une, vous me la rappellerez. Les deux chiffres que vous avez cités, le revenu d'exploitation net de 4,643,790\$ pour 1982, et de 101,474\$ pour 1983, montrent quels auraient été les résultats financiers du chemin de fer s'il était une entité distincte. Ce sont des coûts factices, cela ne fait aucun doute, je pense.

En 1983, la plus grande industrie située sur la voie a interrompu sa production pendant environ six mois; il s'agit de la mine dont a parlé un député tout à l'heure. Il semble que les conditions du marché et les prix n'étaient pas favorables et la mine a donc fermé pendant environ six mois. C'est ce qui explique la baisse de revenus. Pour autant que je sache, la mine est restée en exploitation pendant toute l'année 1984, et cela ne se reproduira donc pas dans le rapport de 1984.

**M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Merci.

**Le président:** Vous aviez une autre question, ou une autre idée, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Non, je crois que c'est tout pour le Chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave. J'aimerais soulever une autre question lorsque vous aurez terminé.

**Le président:** Monsieur Funnell, je vous remercie de votre témoignage. Votre présentation a été brève, mais d'une telle qualité qu'elle nous a inspiré, je crois, quelques idées que nous examinerons en vue de moderniser quelques-unes de nos procédures et certains des rapports qui nous sont soumis. Je vous remercie de votre présence parmi nous.

Voilà, messieurs, c'est tout. Je remercie les membres du Comité d'avoir fait l'effort de rester jusqu'à la fin. Nous avons atteint la limite. Si l'un d'entre nous s'en va, le Comité s'effondrera, selon ses propres règlements.

M. Benjamin voudrait faire une observation avant la fin de la séance. Je tiens à remercier M. Christopher pour les notes et documents d'information qu'il nous a fournis. Ils m'ont suggéré quelques idées. J'espère pouvoir rencontrer M. Christopher cet après-midi, avec le greffier, parce que je pense que nous pouvons faire encore mieux, surtout avec tant de membres. En fait, les anciens ont aujourd'hui appris plusieurs choses concernant ces administrations qui n'avaient pas comparu devant nous depuis longtemps. Je pense qu'il serait bon d'avoir des documents d'information pour plusieurs des sujets que nous avons à étudier. Je vais en parler à M. Christopher et le remercier de ce qu'il a fait et de l'assistance qu'il a fournie au greffier.

[Texte]

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I was wondering not only about my suggestion about Great Slave Lake Railway. I am also wondering if it would not be useful in a one-hour session some day soon with officials of the department, in order to streamline operations, to look into the idea of combining reports rather than have separate ones for those two bridge authorities and then another for the St. Lawrence Seaway Authority. They can all be included as separate items in the St. Lawrence Seaway Authority Annual Report. Then there can be bottom-line totals, if they want. When the St. Lawrence Seaway Authority is in front of us, there can be an official from each of the bridge authorities. I think that would, at least, lessen the number of different things we have to have before us.

**The Chairman:** I think it is an admirable, constructive suggestion. They all come before us because they are responding to some type of act or some type of amendment to a bill. We may find out in trying to correct this that part of the problem is that they are the overload in legislation in the House. I think it is basically housekeeping; I think it is a darn good idea. We should explore it very much more substantively in the steering committee and our consultations with the Minister, quite frankly.

**Mr. Benjamin:** Or any of his officials.

**The Chairman:** And his officials. That is another matter I shall ask the clerk to remind me of and talk to Mr. Christopher about. I really do not see any problem with the Great Slave Lake Railway. I think that is very easy. I am going to be interested to see what answers we get with all the bridge authorities. Perhaps the bridge authorities need it more.

**Mr. Benjamin:** Under the Financial Administration Act they are subsidiaries of the St. Lawrence Seaway Authority, so there should not be any problem. But we should look into it and get it streamlined.

**The Chairman:** I undertake definitely to look into it, either at a full meeting or a steering committee meeting.

Gentlemen, thank you very much for your co-operation and sitting here so long. Mr. Christopher, thank you for the memoranda and briefing notes.

We will now stay adjourned until the call of the Chair.

[Traduction]

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais aller au-delà de ma suggestion concernant le chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave. Je pensais qu'il pourrait être utile d'avoir prochainement une séance d'une heure avec les fonctionnaires du ministère, en vue de rationaliser nos travaux, afin d'étudier la possibilité d'intégrer les rapports des deux administrations des ponts à celui de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les ponts pourraient figurer en tant qu'entités distinctes dans le rapport de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, et s'ils le désirent, ils peuvent nous donner leurs totaux. Lorsque les administrateurs de la Voie maritime du Saint-Laurent comparaissent, ils pourraient être accompagnés d'un représentant de chacune des administrations des ponts. Cela réduirait au moins le nombre de dossiers que nous devons examiner.

**Le président:** Je trouve que c'est une excellente suggestion. Ils viennent tous témoigner devant nous parce qu'ils y sont tenus par une loi ou une modification quelconque. Nous découvrirons peut-être, en essayant de changer cela, qu'ils sont les victimes de lois désuètes. C'est une simple question d'intendance, je crois. C'est une rudement bonne idée. Il faudra l'examiner beaucoup plus attentivement au comité directeur et dans nos discussions avec le ministre, vraiment.

**M. Benjamin:** Ou ses fonctionnaires.

**Le président:** Et ses fonctionnaires. Je vais demander au greffier de me le rappeler et en parler à M. Christopher. En ce qui concerne le chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave, cela ne devrait pas poser de problèmes. Je suis curieux de voir ce qu'on nous répondra à propos des administrations des ponts. Peut-être qu'ils en ont davantage besoin.

**M. Benjamin:** Selon la Loi sur l'administration financière, ce sont des filiales de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il ne devrait donc pas y avoir de difficultés. Mais nous devons essayer de rationaliser tout cela.

**Le président:** Je m'engage à examiner la question, soit en comité plénier ou lors d'une réunion du comité directeur.

Messieurs, je vous remercie de votre collaboration et de votre patience. Monsieur Christopher, je vous remercie pour les notes et documents d'information.

La séance est maintenant levée jusqu'à nouvelle convocation du président.



## APPENDIX "TRPT-1"

TranslationQUESTIONSQUESTIONS REGARDING INCOME:

1 - Interest from what source?

2 - Other income from what source?

(A) in the case of the Jacques-Cartier Bridge?

(B) in the case of the Champlain Bridge?

In the detailed report:

"Operations" means what?

Operating what?

Maintenance

"Maintenance" means what?

Why are there maintenance expenditures under this item?

Administration

Why are there administrative charges under this item?

Administration of what?

QUESTIONS RELATING TO EXPENDITURESPermanent staff positions

How many permanent employees are there, what do they do, how much do they earn, and what are their hours per week?

Temporary staff positions

How many temporary employees are there, what do they do, how much do they earn, what are their hours per week, and why are they temporary?

Overtime

What proportion of the permanent and temporary staff work overtime and why?

Employee benefits

What are these benefits and on what basis are the amounts established?

Transport

Under "Administration", \$769 is entered for the Jacques-Cartier Bridge and \$2,308 for the Champlain Bridge, i.e. a total of \$3,077 under the item "Transport".

What or whom was transported?

Communications

"Communications" means what?

What did these communications involve?

How were they made?

Professional services

Under "Maintenance" for the two bridges, the amount entered is \$2,147,851.

Under "Maintenance" [?] for the two bridges, the amount entered is \$28,329 and

under "Administration", the amount entered is \$13,916 for the two bridges.

Leasing

Leasing what?

Under "Maintenance" for the two bridges, a total of \$40.00 for leasing.

Under "Operations", \$166,434 for the Champlain Bridge and

under "Administration", \$94,948 for the two bridges, for a total of \$261,422.

Services for public use, supplies, equipment, etc.

Under "Maintenance",

what are these services for public use?

what are these supplies?

what is this equipment?

Maintenance

(A) What is "regular maintenance"?

(B) What is "major maintenance"?

(C) What is "special maintenance"?

under each of the following items: Maintenance -  
Operations - Administration

Miscellaneous

In greater detail, what are the expenditures under this item?

(Maintenance - Operations - Administration)

Expenditures recovered

Where did these recovered amounts come from?

Administrative charges

Under "Administration", what are these administrative charges of \$528,700?

Grants in lieu of taxes

Why \$107,053.00 under "Administration"?

Why is there nothing under "Operations" or

"Maintenance"? and

what do these grants in lieu of taxes consist of?

Provision for termination of employment (long term)

Why are these amounts indicated as debits?

Is this money already set aside?

If so, where did it come from?

Amortization

Is what?

Is this money that is taken out of a depreciation  
value?

## APPENDICE «TRPT-1»

QUESTIONSQUESTIONS AU NIVEAU DES REVENUS:

- 1 - Intérêt provient d'où?
- 2 - Autres sources provient d'où?
  - A) dans le cas du Pont Jacques-Cartier?
  - B) dans le cas du Pont Champlain?

Dans le rapport détaillé:

Fonctionnement veut dire quoi?

Fonctionnement de quoi?

Entretien

Entretien veut dire quoi?

Pourquoi à l'item entretien, il y a des dépenses d'entretien?

Administration

Pourquoi à cet item, il y a des frais d'administration?

Administration de quoi?

QUESTIONS AU NIVEAU DES DEPENSESPersonnel position permanentes

Quel est le nombre d'employés permanents, leur fonction et leur salaire et à raison de combien d'heures par semaine?

Personnel position temporaire

Quel est le nombre d'employés temporaires, leur fonction et leur salaire et à raison de combien d'heures par semaine et pourquoi ils sont temporaires?

Surtemps

Quel est la proportion du personnel permanent et du personnel temporaire qui font du surtemps et par quoi est occasionné ce surtemps?

Bénéfices aux employés

Que sont ces bénéfices et sur quoi se base-t-on pour établir ces montants?

Transport

Au niveau de l'administration, les dépenses au montant de 769 \$ pour le Pont Jacques-Cartier et 2,308 \$ pour le Pont Champlain pour un total de 3,077 \$ à l'item Transport.

Quels sont ces Transports, c'est quoi ou qui que l'on transporte?

Communication

Communication signifie quoi?

Quelles sont ces Communication?

Quelles genre de Communication?

Service professionnel

Au niveau de l'entretien pour les deux Ponts, le montant est de 2,147,851 \$.

Au niveau de l'entretien pour les deux Ponts, le montant est de 28,329 \$ et

au niveau de l'administration le montant est de 13,916 \$ pour les deux Ponts.

Location

Consiste en location de quoi?

Au niveau de l'entretien pour les deux Ponts un total de 40 \$ de location.

Au niveau du fonctionnement, 166,434 \$ pour le Pont Champlain et,  
à l'item administration, 94,948 \$ pour les deux Ponts soit un total de  
261,422 \$.

Service d'utilité publique, fournitures, matériels, etc...

A l'item entretien,

Quels sont ces services d'utilités publiques?

Quels sont ces fournitures?

Quel est ce matériel?

Entretien

A) C'est quoi un entretien régulier?

B) C'est quoi un entretien majeur?

C) C'est quoi un entretien spécial?

Dans chacun des items suivants: Entretien - Fonctionnement - Administration.

Divers

Quels sont ces dépenses d'une façon plus détaillée dans chaque catégorie?

(Entretien - Fonctionnement - Administration)

Dépenses récupérées

D'où proviennent ces montants récupérés?

Frais d'administration

Dans l'item administration, en quoi consiste les frais d'administration qui  
totalisent 528,700 \$?

Octrois tenant lieu de taxes

Pourquoi 107,053 \$ dans l'administration?

Pourquoi y en a-t-il pas dans le fonctionnement et l'entretien? et

En quoi consiste octrois tenant lieu de taxes?

Provision pour fin d'emploi (long terme)

Pourquoi ces montants sont indiqués en moins?

Est-ce un surplus?

Si oui, d'où vient-il?

Amortissement

C'est quoi?

Est-ce de l'argent que l'on sort ou est-ce une valeur de dépréciation?





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From the St. Lawrence Seaway Authority:*

Mr. W.A. O'Neil, President.

*From the Laurentian Pilotage Authority:*

Mr. Paul Bailly, Chairman.

*From the Canadian National Railway:*

Mr. Brian Funnell, Chief Accountant, Mountain Region.

*De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:*

M. W.A. O'Neil, Président.

*De l'Administration de pilotage des Laurentides:*

M. Paul Bailly, Président.

*Des Chemins de fer nationaux du Canada:*

M. Brian Funnell, Comptable en chef, Région de l'Ouest.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Thursday, March 21, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le jeudi 21 mars 1985

Président: J. Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

---

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

---

RESPECTING:

Report of Canadian National Railways, together with  
the Auditors' Report for the year 1983

INCLUDING:

The First Report to the House

CONCERNANT:

Rapport des Chemins de fer nationaux du Canada, pour  
l'année 1983, ainsi que le rapport des vérificateurs y  
afférent

Y COMPRIS:

Le premier rapport à la Chambre

---



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

---

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Ross Belsher  
Bill Blaikie  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Jim Fulton  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Thérèse Killens  
Moe Mantha  
John V. Nunziata  
André Plourde  
Gordon Taylor

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Les Benjamin  
Lise Bourgault  
Jean Charest  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Thursday, February 28, 1985:

Mike Forrestall replaced Bill Gottselig;  
Bill Gottselig replaced Mike Forrestall;  
Jack Ellis replaced Ross Belsher;  
Ross Belsher replaced Jack Ellis;  
Jean Charest replaced Moe Mantha;  
Moe Mantha replaced Jean Charest.

On Monday, March 11, 1985:

Nelson Riis replaced Iain Angus.

On Friday, March 15, 1985:

Jim Fulton replaced Nelson Riis.

On Tuesday, March 19, 1985:

Iain Angus replaced Jim Fulton.

On Wednesday, March 20, 1985:

Jim Fulton replaced Iain Angus;  
Bill Blaikie replaced Les Benjamin;  
Les Benjamin replaced Bill Blaikie.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le jeudi 28 février 1985:

Mike Forrestall remplace Bill Gottselig;  
Bill Gottselig remplace Mike Forrestall;  
Jack Ellis remplace Ross Belsher;  
Ross Belsher remplace Jack Ellis;  
Jean Charest remplace Moe Mantha;  
Moe Mantha remplace Jean Charest.

Le lundi 11 mars 1985:

Nelson Riis remplace Iain Angus.

Le vendredi 15 mars 1985:

Jim Fulton remplace Nelson Riis.

Le mardi 19 mars 1985:

Iain Angus remplace Jim Fulton.

Le mercredi 20 mars 1985:

Jim Fulton remplace Iain Angus;  
Bill Blaikie remplace Les Benjamin;  
Les Benjamin remplace Bill Blaikie.

## REPORT TO THE HOUSE

March 26, 1985

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

## FIRST REPORT

In accordance with its Order of Reference dated April 12, 1984 your Committee has studied the report of the Canadian National Railways, together with the Auditors' Report for the year 1983.

In carrying out its mandate, the Transport Committee toured CN's twin-tracking projects in the Provinces of Alberta and British Columbia as well as visiting facilities in Vancouver and Prince Rupert. It held informal hearings in Kamloops and Vancouver. During the Committee's investigations no recorded evidence was taken. However, the information provided and the briefing sessions revealed a number of concerns with transportation in Western Canada (for list of witnesses and briefs submitted—See Appendix A). Central to these concerns is the issue of CN's twin-tracking program in British Columbia.

This Report addresses the concerns expressed over this issue and puts forth a recommendation for their resolution. In addition, it examines other issues raised in Kamloops, Vancouver and Prince Rupert and these are dealt with under the headings: Twin-Tracking and the Effects of Vibration; The Port of Vancouver; and the Port of Prince Rupert—Search and Rescue Operations, and Grain Handling Facilities.

## A. CN Twin-Tracking Program

On March 11 and 12, the Transport Committee toured, by rail, CN's twin-tracking projects between Edmonton and Vancouver. During this tour, the Committee was briefed by CN officials on the need for twin-tracking and was shown examples of sections of the railway that had already been twin-tracked.

On March 12th in Kamloops, the Committee held informal hearings and heard testimony from the Alliance of Tribal Councils regarding CN's twin-tracking project. The Council presented a video tape and a written submission outlining its concerns with this project. In addition, members of the Alliance of Tribal Councils accompanied the Committee on the train as it toured the proposed twin-tracking sites between Kamloops and Vancouver and pointed out their concerns at some of the twin-track locations. Specific attention was given to miles 60-69 on the Ashcroft Subdivision—the area in which the Alliance wants a one-year moratorium on twin-tracking. The Alliance's concerns as well as CN's position are outlined below.

## 1. The Alliance of Tribal Councils' Position

During the hearings in Kamloops, the Tribal Council expressed a number of concerns regarding CN's twin-tracking programs—specifically on the Ashcroft Subdivision between miles 60-69 on the Thompson River. The Council wants a one-

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le 26 mars 1985

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

## PREMIER RAPPORT

Conformément à son ordre de renvoi en date du 12 avril 1984, votre comité a étudié le rapport des Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année 1983, ainsi que le rapport des vérificateurs.

Dans l'exécution de son mandat, le Comité des transports a visité les emplacements des projets de doublement des voies du CN dans les provinces de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, ainsi que diverses installations à Vancouver et à Prince-Rupert. Il a tenu des audiences non officielles à Kamloops et à Vancouver, mais aucun témoignage n'a été enregistré pendant les travaux du Comité. Cependant, les renseignements fournis et les séances d'information ont révélé de nombreuses préoccupations au sujet du réseau de transport de l'Ouest du Canada. (On trouvera à l'annexe A la liste des témoins et des mémoires soumis). L'intérêt s'est fixée principalement sur la question du doublement des voies du CN en Colombie-Britannique.

Le présent rapport donne un aperçu des préoccupations exprimées à ce sujet et contient une recommandation en vue d'une prise de décision. En outre, d'autres questions soulevées à Kamloops, à Vancouver et à Prince-Rupert sont exposées sous les rubriques suivantes: Le doublement des voies et les effets des vibrations, Le port de Vancouver, et Le port de Prince-Rupert—Opérations de recherche et de sauvetage et les installations de manutention du grain.

## A. Programme de doublement des voies du CN

Les 11 et 12 mars, les membres du Comité ont visité en train le projet de doublement des voies du CN entre Edmonton et Vancouver. Pendant le trajet, des représentants du CN ont expliqué aux membres du Comité les raisons du doublement des voies et ces derniers ont pu voir les tronçons déjà doublés.

Le 12 mars, les membres du Comité ont tenu des audiences non officielles à Kamloops et ont entendu les témoignages de l'Alliance des conseils tribaux. Ceux-ci ont présenté une bande magnétoscopique, ainsi qu'un mémoire faisant état de leurs préoccupations face à ce projet. De plus, des membres de l'Alliance des conseils tribaux ont accompagné en train les membres du Comité pour visiter les sites éventuels de doublement des voies entre Kamloops et Vancouver expliquant leurs inquiétudes au sujet de certains emplacements. On s'est intéressé surtout au tronçon situé entre les bandes milliaires 60 et 69 de la subdivision d'Ashcroft. L'Alliance réclame en effet un moratoire d'un an sur le doublement des voies de ce tronçon. Les préoccupations de l'Alliance et la position du CN sont énoncées ci-dessous.

## 1. La position de l'Alliance des conseils tribaux

Pendant les audiences qui ont eu lieu à Kamloops, l'Alliance des conseils tribaux a exposés ses craintes concernant le programme de doublement des voies du CN, particulièrement en ce qui concerne le tronçon situé entre les bornes milliaires

year moratorium on the construction of a second track in this subdivision so that a number of concerns can be addressed. These include:

- Construction would entail the dumping of rocks (i.e., riprap) into the rivers (the Thompson and Fraser Rivers) to widen the right-of-way to build a second track. This will destroy fish habitat (rearing and spawning areas) and will result in a net decrease in the potential productivity of the Fraser and Thompson River's fish runs. Solutions to this problem must be reached before twin-tracking can begin.
- Economic necessity for the second track must be justified. While the Alliance allows that there may be a need for capacity expansion, it does not believe that CN has justified twin-tracking in economic terms.
- Alternatives such as joint track usage, use of lighter equipment and commodity pipelines, increased use of the Prince Rupert rail line, and double-tracking on the upper side of the existing track must be considered before twin-tracking proceeds.
- All environmental studies must be made available to the Alliance well before construction to provide opportunity for review followed by submission of their recommendations to be incorporated into the final design of the twin-tracking project.
- Construction on the Ashcroft Sub. Miles 60-69 will result in:
  - (a) interference with the Indian property right interest in the salmon fishery due to:
    - destruction of spawning grounds and rearing habitat
    - destruction of traditional Indian fishing sites
    - loss of access to fishing sites
  - (b) destruction of significant heritage sites including burial grounds.

From the testimony it was evident that the impact of the twin-tracking on the fishery was of prime concern to the Alliance. The Indian peoples regard the salmon fishery as an economic necessity (a food source) and a cultural part of their lives. They rejected the "No Net Loss" concept (developed by the Department of Fisheries and Oceans) as an answer to solving the problem of fish loss due to twin-tracking. Under this concept, if encroachments (i.e., infilling of portions of the river to accommodate a second track) cause the loss of significant fish habitat that is required to maintain present and historic fish production, then this will be compensated for by the creation of habitat equivalent in productive capacity on a river-system basis. In other words, the Department of Fisheries determines which habitat is destroyed and CN must replace it. The problem the Indian Bands have with this concept is that it is an untried and unproven system for mitigating the potential

60 et 69 de la subdivision d'Ashcroft, le long de la rivière Thompson. L'Alliance des conseils tribaux réclame un moratoire d'un an sur la construction de la deuxième voie dans cette subdivision afin de pouvoir présenter un certain nombre de leurs inquiétudes dont voici quelques unes:

- La construction de la seconde voie nécessitera le déversement de roche (enrochement) dans la rivière Thompson et le fleuve Fraser afin d'élargir l'emprise. Ces travaux détruiront l'habitat du poisson (zones de frai et d'élevage) et entraîneront une diminution nette de la productivité potentielle des remontés de poisson du Fraser et de la Thompson. Ce problème doit être résolu avant le début des travaux de doublement des voies.
- La construction d'une seconde voie doit être justifiée du point de vue économique. L'Alliance admet qu'il est peut-être nécessaire d'accroître la capacité, mais selon elle, le CN n'a pas justifié le doublement des voies en termes économiques.
- Il faut envisager des solutions de rechange (utilisation conjointe des voies, matériel plus léger, pipe-lines de marchandises, utilisation accrues de la voie de Prince-Rupert et doublement de la voie de l'autre côté de la voie actuelle) avant le commencement des travaux de doublement des voies.
- Toutes les études environnementales doivent être communiquées à l'Alliance bien avant le début des travaux afin que celle-ci puisse les examiner et soumettre des recommandations qui seront incorporées aux plans définitifs de doublement des voies.
- Les travaux de construction sur le tronçon situé entre les bornes milliaires 60 et 69 de la subdivision d'Ashcroft auront les conséquences suivantes:
  - a) interférence avec les droits légitimes des Indiens dans les pêches de saumon:
    - destruction des lieux de frai et d'élevage;
    - destruction des sites des indiens de pêche traditionnels
    - perte de l'accès aux sites de pêche;
  - b) destruction d'importants sites patrimoniaux, notamment les cimetières.

D'après les témoignages entendus, il est manifeste que ce qui inquiète le plus l'Alliance, ce sont les répercussions du doublement des voies sur les pêches. Pour les Indiens, la pêche au saumon est un élément essentiel de leur vie, sur les plans économique (alimentation) et culturel. Ils ont rejeté le principe des «pertes nettes nulles» mis au point par le ministère des Pêches et des Océans pour résoudre le problème des pertes de poissons résultant du doublement des voies. Selon ce principe, tout empiètement (c.-à.-d. le remplissage de parties de cours d'eau pour permettre la construction d'une seconde voie) causant la destruction d'importants habitats de poisson nécessaires au maintien des niveaux actuels et historiques de production de poisson sera compensé par la création, dans le même bassin hydrographique, d'habitats équivalents en capacité productive. Autrement dit, le ministère des Pêches détermine l'habitat détruit et le CN doit le remplacer. Or, les

damages that might result when CN encroaches directly into the river.

It was also evident from the hearings that the Alliance of Tribal Councils believes that it has been excluded from the decision-making and planning process that has taken place during the past two to three years with regard to the twin-tracking project. They do not feel that they have been consulted or even been made aware of the various plans for twin-tracking in the areas that concern them. This lack of communication has meant that they do not have adequate information on which to make reasoned decisions on the suitability of the various aspects of the twin-tracking project. For these reasons, the Alliance is requesting a one-year moratorium on twin-track construction between miles 60-69 on the Ashcroft Subdivision. This, it believes, will allow it enough time to conduct its own studies as to the environmental effects of twin-tracking as well as gaining access to all relevant CN data regarding this project.

## 2. The Railroad's Position

CN Rail's twin-tracking program grew out of the need to expand rail capacity in Western Canada to handle the increased volumes of traffic that have been forecast for the latter half of the 1980's. In order to meet these demands, CN embarked on a program of twin-tracking segments of their rail line between Edmonton and Vancouver. As noted above, the segment that CN now wants to twin-track—the Ashcroft Subdivision miles 60-69—has come in for criticism because of the uncertainty over the environmental, cultural and heritage impacts of the project.

During the briefing sessions with CN officials, they stated that they believe that adequate studies have been undertaken to address the concerns over environmental impacts. They cite the fact that a lengthy (two to three years) process of study, consultation (with various Federal and Provincial Departments and Agencies such as the Department of Fisheries and Oceans) and submission of plans to the Department of Environment for approval are undertaken before twin-tracking can proceed. In the case of the Valemout to Vancouver section, CN worked with the Federal and Provincial Agencies to carry out detailed planning. In addition, a task force was formed and headed by a Department of Fisheries and Oceans' officer to review the implications on the fishery. Finally, a Federal Environmental Assessment Panel was created in 1983 to review CN's twin-tracking program and as a result public hearings were held on this subject. Although a final report is pending, CN has agreed to meet all the concerns raised in an interim report prepared by the Panel.

In response to some of the concerns expressed by the Alliance regarding the Ashcroft Subdivision, CN believes that:

—there is a need for twin-tracking to meet capacity problems that will occur toward the end of the 1980's;

bandes indiennes n'ont pas confiance en ce principe car il n'a pas encore été expérimenté. Il n'est pas prouvé qu'il permet vraiment de compenser les dommages potentiels pouvant résulter des empiétements sur les cours d'eau.

Manifestement, l'Alliance des conseils tribaux estime avoir été exclue du processus de planification et de prise de décisions entamé il y a trois ans au sujet du programme de doublement des voies. Selon elle, les Indiens n'ont été ni consultés ni informés des divers projets de doublement des voies dans les régions qui les intéressent. À cause de ce problème de communication, ils n'ont pas eu suffisamment de renseignements pour prendre des décisions éclairées sur les divers aspects du projet de doublement des voies. Pour ces raisons, l'Alliance réclame un moratoire d'un an sur le doublement des voies entre les bornes milliaires 60 et 69 de la subdivision d'Ashcroft. Ce moratoire, estime-t-elle, lui donnerait suffisamment de temps pour effectuer ses propres études sur les conséquences environnementales du doublement des voies et pour obtenir du CN les informations pertinentes concernant ce projet.

## 2. La position du CN

Le projet de doublement des voies du CN est né de la nécessité d'accroître la capacité ferroviaire dans l'Ouest du Canada pour faire face à l'augmentation du trafic-marchandises prévue pour la dernière moitié des années 1980. Pour répondre aux besoins, le CN a lancé un programme de doublement des voies entre Edmonton et Vancouver. Comme on l'a déjà dit, le tronçon que le CN veut maintenant doubler—situé entre les bornes milliaires 60 et 69 de la subdivision d'Ashcroft—a suscité des critiques en raison des incertitudes quant aux conséquences environnementales du projet et à ses répercussions sur la culture et le patrimoine des Indiens.

Au cours des séances d'information, les représentants du CN ont fait savoir que, selon eux, des études suffisantes ont été effectuées au sujet des conséquences environnementales. Ils ont fait remarquer que le doublement des voies est précédé d'un long processus d'étude (de deux ou trois ans), de consultations (avec divers ministères et organismes fédéraux et provinciaux comme le ministère des Pêches et des Océans) et de la soumission de plans au ministère de l'Environnement. Dans le cas du tronçon allant de Valemout à Vancouver, le CN a collaboré avec des organismes fédéraux et provinciaux pour dresser les plans détaillés. En outre, un groupe d'étude dirigé par un représentant du ministère des Pêches et des Océans a été chargé d'examiner les répercussions du projet sur les pêches. Enfin, une Commission fédérale d'évaluation environnementale a été créée en 1983 et chargée d'étudier le programme de doublement des voies du CN. Elle a tenu des audiences publiques à ce sujet. Le rapport définitif de la Commission n'est pas encore prêt, mais le CN a accepté de tenir compte de toutes les questions soulevées dans le rapport provisoire de la Commission.

À certaines des préoccupations exprimées par l'Alliance au sujet de la subdivision d'Ashcroft, le CN répond ce qui suit:

—il est nécessaire de doubler les voies pour éviter les problèmes de capacité qui apparaîtront vers la fin des années 1980;

- the concept of joint track usage with CP Rail (as is suggested by the Alliance of Tribal Councils) is not practical because it is too costly and will not produce the same amount of capacity that twin-tracking will result in;
- the amount of rip-rap that will actually be placed in this section of the river is minute in comparison to the total spawning ground available to the salmon;
- the concerns over access to fishing sites and the destruction of heritage and fishing locations can be addressed once the Alliance identifies the sites it wants preserved; and
- the environmental concerns have been addressed through the environmental review process and CN has and will conform to all the required environmental strictures placed on them.

In short, CN believes it has followed the proper planning procedures and their twin-tracking project should be allowed to proceed. CN has also noted that if the project were to be delayed one year as has been proposed, this would really mean a two-year delay. This is due to the fact that salmon migration patterns would not allow the project to proceed until some time in 1987 after the migration had ended. CN has also stated that it must start construction by March 27, 1985 if it is to meet its building deadline.

### 3. Resolution

It appears from the testimony and briefings that there was a lack of communication and consultation between all the parties concerned with the twin-tracking project on the Ashcroft Subdivision.

During the briefing sessions and hearings, the Committee was made aware of the fact that the Minister of Transport has taken steps to resolve this situation. On March 1, 1985, a joint meeting took place in Vancouver between the Alliance of Tribal Councils, the President of CN Rail and the Ministers of Transport and Fisheries and Oceans to try to resolve the concerns over the twin-tracking project on the Ashcroft Subdivision mile 60-69. As a result of this meeting, the Minister of Transport wrote to the President and Chief Executive Officer of Canadian National on March 7, 1985 outlining a process that might allow the project to proceed while still resolving the concerns of the Alliance of Tribal Councils—specifically, that they be included in the decision-making process in the project's construction.

To this end the Minister of Transport has set forth a Statement of Requirements (which was attached to his March 7, 1985 letter to Canadian National and is appended to this Report as "Appendix B") which he believes are warranted both before and during construction of the Ashcroft project. The Statement of Requirements sets out terms that call for CN's consultation with Indian representatives to, among other things: examine design options for the project; incorporate design changes to mitigate the Indian peoples' concerns over specific heritage sites, fishing sites and access trails; explain the information used in the project design; and examine engineering ways to extend the limited-time period now

- l'utilisation conjointe des voies avec le CP (comme le suggère l'Alliance des conseils tribaux) n'est pas une solution pratique. Cela serait trop coûteux et n'accroîtrait pas la capacité autant que le permettrait le doublement des voies;
- l'enrochement dans cette partie de la rivière sera négligeable par rapport à la superficie totale des frayères de saumon;
- les craintes concernant l'accès aux sites de pêche et la distribution des sites patrimoniaux et de pêches peuvent être présentées une fois que l'Alliance aura identifié les sites qu'elle veut préserver; et
- il a été tenu compte des préoccupations environnementales pendant le processus d'examen des répercussions environnementales et le CN s'est conformé et continuera de se conformer à toutes les conditions de cet ordre qui lui seront imposées.

En bref, le CN estime avoir suivi les procédures de planification qui s'imposaient et pense que le projet de doublement des voies devrait être autorisé. Le CN a également signalé que si le projet devait être retardé d'un an comme on l'a proposé, il faudrait en fait prévoir un retard de deux ans parce que les mouvements migratoires du saumon rose ne permettront pas de commencer les travaux avant la fin de la migration, quelque part en 1987. Le CN a également précisé que les travaux doivent commencer au plus tard le 27 mars 1985 pour respecter le calendrier de construction prévu.

### 3. Décision

À en juger par les témoignages entendus et les séances d'information, il y a peut-être un manque de communication et de consultation entre les parties visées par le projet de doublement des voies dans la subdivision d'Ashcroft.

Pendant les séances d'information et les audiences, le Comité a été informé que le ministre des Transports a pris des mesures pour régler le problème. Le 1<sup>er</sup> mars 1985, l'Alliance des conseils tribaux, le président du CN et les ministres des Transports et des Pêches et des Océans se sont réunis pour essayer de régler les problèmes du projet de doublement des voies entre les bornes milliaires 60 et 69 de la subdivision d'Ashcroft. À la suite de cette réunion, le ministre des Transports a écrit au président-directeur général du Canadien National, le 7 mars 1985, pour lui proposer un moyen de commencer les travaux tout en répondant aux préoccupations de l'Alliance des conseils tribaux—il a en fait proposé d'inclure l'Alliance dans le processus de prise de décisions relatif à la construction.

À cette fin, le ministre des Transports a dressé un énoncé des exigences (joint à sa lettre du 7 mars 1985 au Canadien National et figurant à l'annexe B du présent rapport) qui doivent selon lui être respectées avant et pendant la construction sur le tronçon d'Ashcroft. Dans cet énoncé, on exige du CN qu'il consulte les représentants des bandes indiennes pour, entre autres, étudier les divers plans possibles, incorporer les modifications de plan répondant aux préoccupations des Indiens au sujet des emplacements patrimoniaux, des sites de pêche et des sentiers d'accès, expliquer les données utilisées dans le plan, examiner les façons permettant de prolonger la période limitée qu'il reste pour construire la sous-couche en

available for building the subgrade in 1985 to provide more time for design considerations and other consultations. In addition the Statement provides, if CN and the Alliance agree, for the appointment of a Facilitator to provide the Minister of Transport with monthly progress and activity reports on the consultations, engineering designs, options, construction and all other items relevant to the Ashcroft project. The Statement also provides in the long term, for the inclusion of representatives from Indian organizations on the Steering Committee and Technical Working Group that are responsible for the twin-tracking project.

It is felt that through this process, with CN's assurance that it will proceed subject to the conditions outlined in the Statement of Requirements, progress can be made in resolving the concerns set forth by the Alliance of Tribal Councils over this project.

In the briefing sessions, CN Rail stated that it would conform to the conditions set out in the Statement of Requirements and begin discussions with the Alliance at the earliest possible date. The Alliance of Tribal Councils for its part stated that while not having had enough time to fully assess the contents of the letter and the Statement of Requirements, it was encouraged by the direction it set for resolving their concerns.

#### 4. Recommendation

The Committee is of the opinion that whatever past inadequacies occurred, dialogue and consultation must now take place between all the parties concerned if a suitable resolution to the twin-tracking project on the Ashcroft Subdivision is to come about. The Minister of Transport's letter of March 7, 1985 with its attached Statement of Requirements would seem the most logical point to start this consultation process. It sets forth a framework in which the Indian people are included in the decision-making process with full access to project information.

Therefore:

The Committee recommends that the Statement of Requirements set forth on March 7, 1985 form the basis on which CN Rail and the Alliance of Tribal Councils consult, interact and negotiate in order to resolve the concerns associated with the twin-tracking of the Ashcroft Subdivision miles 60-69.

#### B. Twin-Tracking and the Effects of Vibration

During its hearings in Kamloops, the Committee heard testimony from the Citizens' Committee regarding the effects of twin-tracking on their residences. Specifically, they stated that twin-tracking has caused increased vibrations in their neighbourhoods resulting in structural damage to their homes (approximately 1,000 homes and 2,200-2,400 people are involved) and emotional problems for some residents. At the present time, a consulting firm is undertaking a study to ascertain the levels of vibration from the twin-tracking and its effects on the homes and residents in the vicinity of the rail lines. It is the opinion of the Committee that this study be completed with all possible haste in order that proper remedies can be implemented if the vibration levels from twin-tracking are detrimental to the residences adjacent to the railway.

1985, ce qui donnerait davantage de temps pour des consultations au sujet du plan et d'autres questions. Il est en outre prévu dans l'énoncé que, si le CN et l'Alliance y consentent, un coordonnateur sera nommé et chargé de remettre tous les mois au ministre des Transports un rapport sur les travaux et les consultations, les plans, les options, les travaux de construction et les autres questions touchant le tronçon d'Ashcroft. À long terme, l'énoncé prévoit également la nomination de représentants d'organisations indiennes au comité de direction et au groupe de travail technique chargés du projet de doublement des voies.

On estime que grâce à ce mécanisme, avec l'assurance que le CN respectera les conditions décrites dans l'énoncé des exigences, il sera possible de dissiper les inquiétudes de l'Alliance des conseils tribaux.

Pendant les séances d'information, le CN a dit qu'il respecterait les conditions décrites dans l'énoncé des exigences et qu'il entamerait des négociations avec l'Alliance le plus tôt possible. Pour sa part, l'Alliance des conseils tribaux a dit ne pas avoir eu suffisamment de temps pour étudier en profondeur le contenu de la lettre et le l'énoncé des exigences, mais que cette volonté de tenir compte de ses préoccupations lui semblait être de bon augure.

#### 4. Recommandation

Le Comité est d'avis que, quelles qu'aient été les insuffisances passées, un processus de dialogue et de consultation doit maintenant réunir toutes les parties intéressées, si l'on veut trouver une solution convenable aux problèmes que pose le projet de doublement des voies dans la subdivision d'Ashcroft. La lettre signée par le ministre des Transports le 7 mars-1985 et l'énoncé des exigences qui y était annexé semblent tout désignés pour servir de point de départ à ce processus de consultation. Cet énoncé prévoit notamment que les peuples indiens puissent participer au processus de prise de décisions et avoir accès à tous les renseignements concernant le projet.

Par conséquent:

Le Comité recommande que l'énoncé des exigences établi le 7 mars 1985 constitue le point de départ des consultations, discussions et négociations entre le CN et l'Alliance des conseils tribaux en vue de résoudre les problèmes liés au doublement des voies du tronçon de la subdivision d'Ashcroft situé entre les bornes milliaires 60 et 69.

#### B. Le doublement des voies et les effets des vibrations

Au cours de ses audiences à Kamloops, le Comité a entendu les représentants d'un comité de citoyens lui décrire les effets imputables au doublement des voies: selon eux, les vibrations se trouvant accrues dans leurs quartiers, il en résulte des dommages à la charpente de leurs maisons (environ 1,000 maisons et de 2,200 à 2,400 personnes seraient touchées) de même que des problèmes émotifs pour certains résidents. Une firme d'experts-conseils effectue actuellement un étude afin de mesurer avec certitude le niveau d'intensité des vibrations résultant du doublement des voies et leurs effets sur les maisons et les résidents des alentours. Le Comité estime que cette étude doit être terminée le plus rapidement possible, afin que l'on puisse prendre les mesures correctives qui s'imposent

### C. The Port of Vancouver

The Committee attended briefing sessions and held informal hearings in Vancouver and heard six witnesses dealing with subjects relating mainly to the Port of Vancouver and its operations. The topics covered included port infrastructure and management, labour relations, terminal facilities, grain handling, the impact of twin-tracking on the port, tariff structure and the loss of container traffic to the Port of Seattle.

This last item was of particular interest to the Committee since it involves a considerable loss of traffic for the Port of Vancouver—some estimates state that 50% of Canadian container traffic moves through United States west coast ports. While witnesses stated that there were a number of reasons for this (e.g., higher port tariffs, rail freight rates) they felt a significant reason was the so-called "destuffing clause" in local International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU) contracts. Under this clause, the dock workers reserve the right to empty containers arriving by ship at the port and to reload the contents into boxcars if the contents of the container are destined for more than one address. This practice, abandoned long ago at other ports, adds to the cost and time for handling goods and negates some of the efficiencies of using containers.

At the present time, discussions are taking place between the ILWU and the employers in an attempt to resolve this issue. They are hopeful that this can take place before negotiations begin on a new contract in October of this year. The Committee believes that all parties are sincere in their desire to reach a solution to this problem and commends the efforts that are now taking place to reach this end.

One other concern that was brought to the attention of the Committee by the Grain Workers Union in the Vancouver hearings was that of a reduction of manpower at some elevators. While elevator operators justify this in economic terms (e.g., low volumes of grain being shipped) the consequences of these layoffs may result in poor safety conditions at the elevators. For example, staff reductions may mean that adequate cleaning procedures are not followed (due to lack of personnel) resulting in grain dust build-up which can cause explosions. The Committee believes that, in spite of economic difficulties, withdrawal of manpower should in no way compromise the safe operation of grain elevators and that adequate cleaning procedures must be maintained.

### D. The Port of Prince Rupert

#### 1. Search and Rescue Operations

During the tour and briefing sessions of the Canadian Coast Guard base at Prince Rupert, it was brought to the Committee's attention that there was the need for additional search and rescue (SAR) equipment on that portion of British

s'il s'avère que ces vibrations sont dommageables aux maisons situées à proximité de la voie ferrée.

### C. Le port de Vancouver

À Vancouver, le Comité a assisté à des séances d'information et tenu des audiences au cours desquelles il a entendu six témoins traiter de questions se rapportant principalement au port de Vancouver et à ses opérations. Les sujets abordés comprenaient l'infrastructure et la gestion portuaire, les relations de travail, les installations portuaires, la manutention du grain, les effets du doublement des voies des chemins de fer sur le port, la structure tarifaire et la perte de trafic de conteneurs au profit du port de Seattle.

Cette dernière question a notamment retenu l'attention du Comité, étant donné l'importance de la perte de trafic pour le port de Vancouver—certains estiment que 50% du trafic canadien de conteneurs est acheminé par les ports de la Côte ouest des États-Unis. Bien qu'ils aient cité plusieurs causes pour expliquer ce phénomène (p. ex. tarifs portuaires et tarifs-marchandises plus élevés), les témoins étaient d'avis que la perte de trafic était en grande partie attribuable à une clause contenue dans les contrats des sections locales du Syndicat international des débardeurs et magasiniers (SIDM), en vertu de laquelle les débardeurs se réservent le droit de vider les conteneurs arrivant au port par bateau et d'en charger ensuite le contenu dans les wagons lorsqu'il s'agit de marchandises destinées à plus d'une adresse. Cette pratique, depuis longtemps abandonnée dans d'autres ports, accroît le coût de la manutention ainsi que le temps qu'elle requiert, ce qui réduit l'efficacité du transport par conteneurs.

Des discussions sont actuellement en cours entre le SIDM et la partie patronale en vue de résoudre ce problème. On espère pouvoir trouver une solution avant l'ouverture des négociations préalables à la signature d'un nouveau contrat, qui sont prévues pour le mois d'octobre. Le Comité est convaincu que toutes les parties souhaitent sincèrement en arriver à une solution et les félicite des efforts déployés en ce sens.

Au cours des audiences tenues à Vancouver, le Comité a été saisi d'une autre question soulevée par la *Grain Workers Union*. Il s'agit de la réduction des effectifs de certains élévateurs. Les exploitants des élévateurs justifient les compressions de personnel par des facteurs économiques (par exemple, les faibles volumes de grain expédiés), mais ces licenciements peuvent entraîner des risques pour la sécurité dans les élévateurs. Par exemple, faute d'un nombre d'employées suffisant, il se peut que les procédures de nettoyage appropriées ne soit pas respectées, d'où une accumulation de poussière de grain pouvant causer des explosions. Selon le Comité, quelles que soient les difficultés financières, les compressions de personnel ne doivent jamais compromettre la sécurité dans les élévateurs à grains et les procédures de nettoyage appropriées doivent être maintenues.

### D. Le port de Prince-Rupert

#### 1. Opérations de recherche et de sauvetage

Au cours de sa visite de la base de la Garde côtière canadienne à Prince-Rupert et des séances d'information auxquelles il a assisté, les membres du Comité ont entendu les représentants de la Garde côtière lui signaler le besoin

Columbia's northern coast. Coast Guard officials felt that the most appropriate piece of equipment would be a helicopter totally dedicated to search and rescue operations. The helicopter that is now located at Prince Rupert (whose main function is resupply) can only search out and identify the site of an incident, it cannot perform a rescue function.

The need for increased Search and Rescue equipment was vividly brought home to the Committee when it toured part of the Prince Rupert region by helicopter. This area is vast, rugged, and subject to harsh weather conditions in the form of rain, fog, winds and high seas. The use of a helicopter would seem to offer the best means by which adequate search and rescue operations can be carried out.

Therefore, the Committee is of the opinion that the request for a dedicated helicopter should be examined closely in order that sufficient search and rescue facilities are provided for the north coast of British Columbia.

In addition to a helicopter, it was also noted by the Committee that additional equipment is needed to bolster the marine side of search and rescue activities in the Prince Rupert area. Delivery of two 500 class cutters has been delayed until at least fiscal year 1988 (because the 500 class cutter is being redesigned) which means the "Point Henry" (a 400 class cutter) is the only cutter available in Prince Rupert for search and rescue. Being the only cutter, the "Point Henry"'s capabilities would be greatly enhanced if it were supported by one 26 foot hard-chine inflatable rescue craft (equipped with a 100 horsepower engine) for search and rescue operations.

Here again, the Committee is of the opinion that every effort should be made to ensure that the design process is accelerated so that two 500 class cutters can be delivered before the expected date of 1988 and that one hard-chine inflatable, all-weather rescue craft be provided as soon as possible to supplement the rescue activities of the "Point Henry".

## 2. Grain Handling Facilities

In addition to the tour of Coast Guard facilities, the Committee visited the new coal and grain handling terminals on Ridley Island adjacent to Prince Rupert and received extensive briefings on their operations. The Committee also toured the old grain elevator which is being supplanted by the new grain handling facility. The elevator which is located in the Port of Prince Rupert has handled an average of 1.25 million tonnes of grain per annum in recent years. In comparison, the new grain terminal can handle an annual throughput of 3.5 million tonnes. It was noted by the Committee in the briefings that the old grain elevator is slated to close this Spring since it is expected that the volumes of grain coming through the port can be handled by the new facility.

It is the opinion of the Committee that the Federal Government should examine all available options (e.g., the handling of specialty grains at the old grain elevator, the possibility of increased grain volumes with improved crop yields and markets, and the ability of the old grain elevator, unlike the

d'améliorer l'équipement de recherche et de sauvetage mis à la disposition de cette partie de la côte nord de la Colombie-Britannique. Selon ces derniers, l'appareil le plus utile serait un hélicoptère affecté exclusivement aux opérations de recherche et de sauvetage. L'hélicoptère que l'on utilise actuellement à Prince-Rupert (utilisé principalement pour le réapprovisionnement) ne peut servir qu'aux fins de recherche et de repérage, et non pas aux opérations de sauvetage.

Les membres du Comité se sont très bien rendu compte de la nécessité d'améliorer l'équipement de recherche et de sauvetage lors de leur survol de la région de Prince-Rupert en hélicoptère. Il s'agit d'une vaste région au relief accidenté, soumise à des conditions climatiques difficiles (pluie, brouillard, vent et fortes vagues). L'hélicoptère semble être le meilleur moyen d'effectuer les opérations de recherche et de sauvetage.

Par conséquent, le Comité est d'avis qu'il y a lieu d'examiner attentivement la demande d'un hélicoptère spécialisé de façon à ce que la Côte nord de la Colombie-Britannique soit dotée d'un équipement de recherche et de sauvetage adéquat.

En plus d'un hélicoptère, le Comité a remarqué que les opérations maritimes de recherche et de sauvetage dans la région de Prince-Rupert ont aussi besoin d'équipement additionnel. La livraison de deux bâtiments de classe 500 a été retardée au moins jusqu'à l'exercice financier 1988 (en raison des nouveaux plans des bâtiments de classe 500) de sorte que le «Point Henry» (un bâtiment de classe 400) est le seul bâtiment dont disposent les services de recherche et de sauvetage à Prince-Rupert. Vu la situation, il serait extrêmement utile d'ajouter à l'équipement une embarcation de sauvetage à bouchin vif de 26 pieds (dotée d'un moteur de 100 chevaux vapeur).

Selon le Comité, il faut faire tout ce qui est possible pour que la finalisation des nouveaux plans soient accélérée afin que les deux bâtiments de classe 500 puissent être livrés avant 1988. En outre, il y a lieu d'ajouter aussitôt que possible au «Point Henry» une embarcation de sauvetage gonflable tous-temps.

## 2. Installations de manutention du grain

Outre la base de la Garde côtière, les membres du Comité ont également visité les ports charbonnier et céréalier de l'île Ridley, tout près de Prince-Rupert, et on leur a longuement décrit leur fonctionnement. Les membres du Comité ont de plus visité le vieil élévateur supplanté par les nouvelles installations. Situé près du port de Prince-Rupert, cet élévateur a assuré la manutention d'en moyenne 1,25 million de tonnes de grain par an ces dernières années. Par comparaison, le nouvel élévateur à grains peut recevoir 3,5 millions de tonnes par an. D'après les renseignements donnés pendant les séances d'information, il est prévu de fermer le vieil élévateur à grains au printemps puisque le nouvel élévateur pourra assurer la manutention du volume de grain prévu pour le port.

Le Comité est d'avis que le gouvernement fédéral doit envisager toutes les options possibles (manutention des grains de spécialité au vieil élévateur, éventualité d'un accroissement du volume de grains résultant de l'amélioration des rendements et des marchés et évaluation de la capacité du vieil élévateur à

new terminal, to handle box cars when surge grain capacity is required), including the option of returning it to federal ownership and control before the old grain elevator is closed down. Under no circumstances should it be torn down. This would ensure that the least amount of economic hardship (e.g., loss of jobs) occurs in the community.

recevoir des wagons couverts en période de pointe, ce qui n'est pas possible au nouveau port céréalier), y compris la possibilité d'en confier de nouveau la propriété et le contrôle aux autorités fédérales avant de fermer le vieil élévateur à grains. Il ne faut en aucun cas détruire le vieil élévateur et ce, pour causer le moins de problèmes économiques possible (par ex., perte d'emplois) dans la région.

## APPENDIX A

## LIST OF WITNESSES AND BRIEFS SUBMITTED

## A. LIST OF WITNESSES

CN's Twin-Tracking Program

1. Citizen's Committee for CNR Rail Study
2. Representatives of the Alliance of Tribal Councils

Port of Vancouver

1. Representatives of the Vancouver Port Corporation
2. Representatives of the Chamber of Shipping of British Columbia
3. Representatives of the International Longshoremen's and Warehousemen's Union
4. Representatives of the British Columbia Maritime and Employers Association
5. Representatives of the Grain Workers Union
6. Council of Forest Industries of British Columbia

## B. LIST OF BRIEFS SUBMITTED

1. Citizen's Committee for CNR Rail Study
2. Alliance of Tribal Councils
3. United Fishermen and Allied Worker's Union
4. Chief's Council of the Union of B.C. Indian Chiefs
5. Thompson Valley Mobile Homeowner's Association
6. Vancouver Ports Corporation
7. Chamber of Shipping of British Columbia
8. Grain Workers Union
9. Council of Forest Industries of British Columbia
10. Mining Association of British Columbia

## ANNEXE A

LISTE DES TÉMOINS ET DES ORGANISATIONS  
AYANT SOUMIS UN MÉMOIRE

## A. LISTE DES TÉMOINS

Programme de doublement des voies du CN

1. *Citizen's Committee for CNR Rail Study*
2. Représentants de l'Alliance des conseils tribaux

Port de Vancouver

1. Représentants de la Société du port de Vancouver
2. Représentants de la *Chamber of Shipping of British Columbia*
3. Représentants du Syndicat international des débarqueurs et magasiniers
4. Représentants de la *British Columbia Maritime and Employers Association*
5. Représentants de la *Grain Workers Union*
6. *Council of Forest Industries of British Columbia*

B. LISTE DES ORGANISATIONS AYANT SOUMIS UN  
MÉMOIRE

1. *Citizen's Committee for CNR Rail Study*
2. Alliance des conseils tribaux
3. Syndicat des pêcheurs et travailleurs assimilés
4. Conseil des chefs de l'Union des chefs indiens de la Colombie-Britannique
5. *Thompson Valley Mobile Homeowner's Association*
6. Société du port de Vancouver
7. *Chamber of Shipping of British Columbia*
8. *Grain Workers Union*
9. *Council of Forest Industries of British Columbia*
10. *Mining Association of British Columbia*

## APPENDIX B

March 7th, 1985

Dr. J. M. LeClair President and Chief Executive Officer  
Canadian National P.O. Box & 8100 Montréal, Québec H3C  
3N4

Dear Dr. LeClair:

I believe that the joint meeting which was held in Vancouver on March 1st, 1985, with the Alliance of Tribal Councils was a positive step in resolving concerns of the Indian people arising from CN's twin-tracking plans, and specifically, the Ashcroft Subdivision mile 60-69. The Honourable John Fraser and I, on behalf of the federal government, appreciated your participation.

I concur with the assessment in your March 4th, 1985 letter that the Indian people are not questioning the economic necessity for the twin-tracking program. Indeed, Chief Pasco's statements reflected an acknowledgement of the need for additional capacity and the importance of the program to Canada as a whole.

In addition, I am optimistic that a process can be established to allow the program to go ahead subject to the concerns of the Indian people being met, specifically that they be directly involved in the decision process relating to project construction.

As Minister of Transport, I am not prepared to accept the risks of rail capacity shortages and potential negative economic consequences of a two-year delay. At the same time, I would not want the project to go ahead now until a better understanding is reached amongst all parties concerned.

With respect to the Ashcroft Subdivision, I have attached a Statement of Requirements which I believe are warranted both before and during construction of the Ashcroft project. It may still be possible that continued consultations among CN officials, representatives of the Alliance of Tribal Councils, and officials of the federal Departments of Fisheries, Environment and Indian Affairs—using this Statement as a guideline—may yield agreements for modifying project details or procedures that would resolve Indian concerns.

The government is prepared to approve the Order-in-Council under the provisions of the *Railway Act* and the *Navigable Waters Protection Act*. Since these legislative provisions deal solely with ensuring that any project poses no impediment to navigation, approving the Order-in-Council in no way signals carte blanche acceptance of the project's other implications. It is simply a technical regulation dealing with navigation, and its passage should be interpreted by all parties as no more or less than that.

In so doing, I would request CN's assurance that it will proceed subject to the conditions as outlined in the Statement of Requirements. This will require all parties to strive diligently and sincerely for mutual understanding and reasonable solutions to their respective concerns and requirements.

## ANNEXE B

Le 7 mars 1985

Monsieur J.M. LeClair Président et directeur général Cana-  
dien National C.P. 8100 Montréal (Québec) H3C 3N4

Monsieur,

La réunion mixte qui a eu lieu à Vancouver le 1<sup>er</sup> mars 1985 avec l'Alliance des conseils tribaux est un bon présage pour la résolution des problèmes soulevés par les Indiens au sujet du plan de doublement des voies du CN, en particulier sur le tronçon situé entre les bornes milliaires 60 et 69 de la subdivision d'Ashcroft. Au nom du gouvernement fédéral, l'honorable John Fraser et moi-même tenons à vous remercier de votre participation.

Dans votre lettre du 4 mars 1985, vous faites observer que les Indiens ne remettent pas en question la nécessité économique du programme de doublement des voies. Je suis tout à fait d'accord avec vous. En fait, dans ses déclarations, le chef Pasco convient de la nécessité d'accroître la capacité ferroviaire, ainsi que de l'importance du programme pour l'ensemble du Canada.

Par ailleurs, je suis convaincu qu'il est possible d'aboutir à une solution permettant de donner le feu vert au programme tout en respectant les inquiétudes des Indiens, c'est-à-dire en leur garantissant une participation directe au processus de prise de décisions relatif aux travaux de construction.

En tant que ministre des Transports, je ne peux accepter ni le risque d'une capacité ferroviaire insuffisante, ni les répercussions économiques néfastes que pourrait entraîner un retard de deux ans. Cependant, je ne veux pas non plus autoriser le projet avant que toutes les parties intéressées ne se soient entendues.

En ce qui concerne la subdivision d'Ashcroft, vous trouverez ci-joint l'énoncé des exigences qu'il faut, selon moi, respecter avant et pendant les travaux de construction. Il est encore possible que—s'appuyant sur cet énoncé—des consultations entre les représentants du CN, ceux de l'Alliance des conseil tribaux et des ministères fédéraux des Pêches, de l'Environnement et des Affaires indiennes aboutissent à une entente sur des modifications de détail ou à des procédures permettant de tenir compte des inquiétudes des Indiens.

Le gouvernement est prêt à approuver le décret en vertu des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Cependant, comme ces dispositions législatives visent exclusivement à garantir qu'aucun projet n'entrave la navigation, l'adoption du décret ne signifie absolument pas que l'on accepte les yeux fermés les autres conséquences du projet. Il s'agit tout simplement d'un règlement technique portant sur la navigation, ni plus, ni moins.

Je voudrais que le CN garantisse qu'il respectera les conditions décrites dans l'énoncé des exigences. Pour cela, il faudra que toutes les parties s'efforcent sincèrement de se comprendre et d'en arriver à des compromis raisonnables en ce qui concerne leurs préoccupations et leurs besoins respectifs.

In my view, the key to resolving this matter to the satisfaction of all concerned is a continuation of the climate of negotiating in good faith indicated at our all-day session in Vancouver. CN's commitment to the Statement of Requirements, and subsequently to the recommendations of the pending report from the Environmental Assessment Review Panel will demonstrate that good faith. By copy of this letter and attachments to Chief Pasco, I hope to communicate to the Alliance of Tribal Councils the federal government's good faith. I am confident that the Indian people will react to our undertaking in the spirit within which it is offered, and respond with an equivalent commitment to have matters resolved.

Yours sincerely,

Don Mazankowski

cc: Chief Bob Pasco

Honourable John Fraser, P.C., M.P.

Honourable Suzanne Blais-Grenier, P.C., M.P.

Honourable David Crombie, P.C., M.P.

À mon avis, pour que le problème soit résolu de façon satisfaisante pour tous les intéressés, il faudra entretenir le climat de bonne volonté dont témoignait notre séance de négociation d'une journée à Vancouver. Le CN prouvera sa bonne foi en s'engageant à respecter l'énoncé des exigences, ainsi que les recommandations que fera la Commission d'évaluation environnementale dans son rapport définitif. En communiquant copie de la présente lettre et des pièces jointes au chef Pasco, j'espère convaincre l'Alliance des conseils tribaux de la bonne foi du gouvernement fédéral. Je suis persuadé que le peuple indien accueillera notre initiative dans l'esprit où elle est offerte et qu'il s'engagera comme nous à collaborer à la solution du problème.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Don Mazankowski

cc: Le Chef Bob Pasco

L'honorable John Fraser, c.p., député

L'honorable Suzanne Blais-Grenier, c.p., député

L'honorable David Crombie, c.p., député

P.j.

## STATEMENT OF REQUIREMENTS

### A. Ashcroft Subdivision Mile 60-69 Project

1. CN will not establish quarry operations within lands directly within or adjacent to CN's Ashcroft Subdivision right-of-way between miles 59-70.
2. CN will meet on an urgent basis with Indian representatives, Transport Canada and other government officials to:
  - (a) explain the project design, construction method, and schedule;
  - (b) examine specific design options and their feasibility;
  - (c) incorporate design changes, wherever possible to mitigate Indian peoples' concerns with specific heritage sites, fishing sites and access trails;
  - (d) explain the information that was used in the project design;
  - (e) examine engineering ways and means to extend the limited period of time now available for building the subgrade in 1985 to provide more time for design considerations and other consultations.
3. If both CN and the Alliance of Tribal Councils agree that a Facilitator would be of benefit to the process, the Minister of Transport shall appoint a Facilitator from a list of names submitted on behalf of, and agreed to, by both parties. The Facilitator shall provide to the Minister monthly activity and progress reports dealing with consultations, engineering designs, options, field visits, specific issues and resolutions, construction work underway and other items relevant to the Ashcroft work, as per the Minister of Transport's letter to Dr. LeClair of March 7th, 1985, and the Statement of Requirements attached thereto. Payment of such a person shall be cost-shared between CN and the Department of Indian Affairs and Northern Development.

### B. Planning, Approvals, and Monitoring Process—Long-Term

#### THAT:

1. The Steering Committee and Technical Working Group will include representatives from Indian Organizations and Indian and Northern Affairs Canada.
2. Studies, reviews, field visits, and other approval considerations include Indian fishing sites, access to fishing sites, heritage resources, and other Indian environmental concerns.
3. If the Review Groups agree to a project, CN may, thereafter, start construction work as soon as possible or as necessary.

## ÉNONCÉ DES EXIGENCES

### A. Tronçon de la subdivision d'Ashcroft situé entre les bornes milliaires 60 et 69

1. Le CN n'exploitera pas de carrière sur les terres situées à l'intérieur de l'emprise du CN dans la subdivision d'Ashcroft entre les bornes milliaires 59 et 70 ni sur les terres immédiatement adjacentes.
2. Le CN rencontrera incessamment les représentants des bandes indiennes, de Transport Canada, ainsi que d'autres fonctionnaires afin:
  - a) d'expliquer le plan du projet, les méthodes de construction et le calendrier des travaux;
  - b) d'étudier des plans de rechange donnés et leur faisabilité;
  - c) d'incorporer à ces plans des modifications, là où cela est possible, afin de respecter des inquiétudes des Indiens en ce qui concerne certains sites patrimoniaux, emplacements de pêche et sentiers d'accès;
  - d) d'expliquer les données utilisées dans les plans;
  - e) d'étudier les techniques permettant de prolonger la courte période qui reste maintenant pour construire la sous-couche en 1985, afin de réserver plus de temps à l'étude des plans et à d'autres consultations.
3. Si le CN et l'Alliance des conseils tribaux estiment tous deux qu'il serait avantageux de nommer un coordonateur, le ministre des Transports en nommera un à partir d'une liste de candidats soumise au nom des deux parties ou sur laquelle s'entendent les deux parties. Conformément à la lettre du ministre des Transports du 7 mars 1985 à M. LeClair et à l'énoncé des exigences, le coordonateur remettra tous les mois au Ministre un rapport d'activité et d'avancement des travaux portant sur les consultations, les plans techniques, les options, les visites sur le terrain, les questions et solutions précises, les travaux en cours et d'autres questions concernant la subdivision d'Ashcroft. Le CN et le ministère des Affaires indiennes et du Nord assumeront les frais de rémunération du coordonateur.

### B. Planification, approbations et processus de surveillance—Long terme

#### IL EST CONVENU QUE:

1. Le comité de direction et le groupe de travail technique comprendront des représentants d'organisations indiennes et du ministère des Affaires indiennes et du Nord.
2. Dans les études et l'examen et pendant les visites sur le terrain, il sera tenu compte des emplacements de pêche indiens, de l'accès à ces lieux, des ressources patrimoniales des Indiens et des autres questions environnementales qui touchent les Indiens.
3. Si les groupes d'étude s'entendent sur un projet, le CN pourra commencer les travaux de construction dès que cela sera possible ou nécessaire.

4. If agreement cannot be reached, construction will be deferred pending a decision by an arbitrator mutually agreed to by all parties.
  5. CN will provide technical assessments and quantitative estimates for project design options as requested by the membership of the Technical Working Group or the Steering Committee.
  6. The CN Community Affairs Office in Kamloops will continue for the duration of the twin-tracking program.
  7. Participation of affected citizens in preliminary scheduled site visits be welcomed to allow for a two-way exchange of information.
  8. CN will participate in criteria developments and abide by new compensation habitat design requirements, including post-construction monitoring and evaluation programs.
  9. CN will promptly undertake remedial work deemed necessary by the Steering Committee or the Technical Working Group.
4. S'il est impossible d'aboutir à une entente, les travaux de construction seront suspendus jusqu'à ce qu'une décision soit prise par un arbitre agréé par toutes les parties.
  5. Sur demande du groupe de travail technique ou du comité de direction, le CN fournira des évaluations techniques et des estimations quantitatives des plans de rechange.
  6. Le bureau des affaires communautaires du CN à Kamloops demeurera ouvert pendant toute la durée du programme de doublement des voies.
  7. On permettra aux citoyens visés de participer aux visites préliminaires prévues des emplacements, afin de permettre un échange d'informations.
  8. Le CN participera à l'élaboration de critères et respectera les nouvelles exigences de compensation de l'habitat, ce qui comprend notamment des programmes de surveillance et d'évaluation postérieurs à la construction.
  9. Le CN effectuera rapidement les travaux correctifs que le comité de direction ou le groupe de travail technique juront nécessaires.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 4, which includes this report*) is tabled.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n° 4 qui comprend ce rapport*) est déposé.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

*Le président,*

PATRICK J. NOWLAN,

*Chairman.*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 21, 1985

(6)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Murray Dorin, Jim Fulton, Fernand Jourdenais, Thérèse Killens, Moe Mantha, Patrick Nowlan, John Nunziata, André Plourde and Gordon Taylor.

*Alternates present:* Mike Forrestall and Robert Horner.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

The Committee commenced consideration of a draft report relating to the subject-matter of the Report of Canadian National Railways, together with the Auditors' Report for the year 1983.

It was agreed,—That the draft report, as amended, be adopted as the Committee's First Report to the House and that the Chairman be instructed to present it to the House.

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 21 MARS 1985

(6)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, ce jour à 15 h 35, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Murray Dorin, Jim Fulton, Fernand Jourdenais, Thérèse Killens, Moe Mantha, Patrick Nowlan, John Nunziata, André Plourde, Gordon Taylor.

*Substituts présents:* Mike Forrestall, Robert Horner.

*Aussi présent:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher.

Le Comité entreprend l'étude d'un projet de rapport relatif à l'objet du rapport des Chemins de fer nationaux, ainsi que l'examen du rapport du Vérificateur général pour 1983.

*Il est convenu,—*Que le projet de rapport, sous sa forme modifiée, soit adopté à titre de premier rapport du Comité à la Chambre, et que le président reçoive instruction de le présenter à la Chambre.

A 17 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Thursday, April 18, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le jeudi 18 avril 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1985-86: Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105 and 110 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1985-1986: Crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105 et 110 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Don Mazankowski,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Don Mazankowski,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Moe Mantha  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Jean Charest  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrester  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Wednesday, April 17, 1985:

Brian Tobin replaced John V. Nunziata;

The Hon. André Ouellet replaced Thérèse Killens.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le mercredi 17 avril 1985:

Brian Tobin remplace John V. Nunziata;

L'hon. André Ouellet remplace Thérèse Killens.

## ORDER OF REFERENCE

Tuesday, February 26, 1985

*ORDERED*,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105 and 110 for the fiscal year ending March 31, 1986, be referred to the Standing Committee on Transport.

*ATTEST*

## ORDRE DE RENVOI

Le mardi 26 février 1985

*IL EST ORDONNÉ*,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105 et 110, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1986, soient déferés au Comité permanent des transports.

*ATTESTÉ*

*pour Le Greffier de la Chambre des communes*

MICHAEL B. KIRBY

*for The Clerk of the House of Commons*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 18, 1985

(7)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Murray Dorin, Bill Gottselig, Darryl Gray, Elliot Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, and Gordon Taylor.

*Alternates present:* Bill Blaikie, Patrick Crofton and Mike Forrestall.

*In Attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Appearing:* Mr. Don Mazankowski, Minister, Transport Canada.

*Witnesses:* Mr. John Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Duncan Ellison, Director General, Dangerous Goods.

The Chairman presented the Third Report of the Sub-Committee on Agenda and Procedure as follows:

Your Sub-Committee on Agenda and Procedure met on Tuesday, April 16, 1985, and agreed to recommend the following:

1) On Thursday, April 18th, at 3:30 p.m., we will start consideration of the Main Estimates 1985-86 under TRANSPORT and appearing will be the Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport.

2) On Tuesday, April 23, 1985, at 9:30 a.m. and 3:30 p.m., if necessary, we will continue with the study of Main Estimates 1985-86 with the Air, Surface and Marine Administrators, of the Department of Transport, as witnesses.

3) On Thursday, April 25, 1985, at 9:30 a.m. and at 3:30 p.m., if necessary, we will meet on the Main Estimates of the Canadian Transport Commission with officials from that Commission.

4) Assuming that Bill C-36 "An Act to amend the Aeronautics Act" has been referred; on Tuesday, April 30, at 9:30 a.m. and possibly at 3:30 p.m., the Committee will be briefed (IN CAMERA) by senior officials of the Department of Transport.

5) On Thursday, May 2, 1985, we will continue the study of the Aeronautics Act with the Honourable Don Mazankowski.

6) Further to those meetings, the Committee will hear any private organizations who wish to make representations on the Aeronautics Act.

The Order of Reference dated Tuesday, February 26, 1985 being read as follows:

**ORDERED**,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100,

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 18 AVRIL 1985

(7)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 40, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Murray Dorin, Bill Gottselig, Darryl Gray, Elliot Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

*Substituts présents:* Bill Blaikie, Patrick Crofton, Mike Forrestall.

*Aussi présent:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher.

*Comparaît:* Don Mazankowski, ministre des Transports.

*Témoins:* John Allan, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; Duncan Ellison, directeur général, direction générale du transport des marchandises dangereuses.

Le président présente le Troisième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure libellé en ces termes:

Votre Sous-comité du programme et de la procédure se réunit le mardi 16 avril 1985 et est convenu de faire les recommandations suivantes:

1) Le jeudi 18 avril 1985, à 15 h 30, nous entreprendrons l'étude du Budget des dépenses principal de 1985-1986 sous la rubrique des TRANSPORTS, et l'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports comparaitra.

2) Le mardi 23 avril 1985, à 9 h 30 et, si nécessaire, à 15 h 30, nous poursuivrons l'étude du Budget des dépenses principal de 1985-1986, ayant comme témoins les administrateurs des transports aériens, du transport maritime et des transports de surface du ministère des Transports.

3) Le jeudi 25 avril 1985, à 9 h 30 et, si nécessaire, à 15 h 30, nous nous réunirons au sujet du Budget des dépenses principal de la Commission canadienne des transports, ayant comme témoins des fonctionnaires de ladite Commission.

4) À supposer que le projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, soit déposé; le mardi 30 avril, à 9 h 30 et, peut-être, à 15 h 30, le Comité sera breffé lors d'une séance (A HUIS CLOS), par les hauts fonctionnaires du ministère des Transports.

5) Le jeudi 2 mai 1985, nous poursuivrons notre étude de la Loi sur l'aéronautique en compagnie de l'honorable Don Mazankowski.

6) À la suite de ces séances, le Comité entendra tout organisme privé désireux de faire des observations au sujet de la Loi sur l'aéronautique.

Lecture de l'ordre de renvoi du mardi 26 février 1985 est donnée en ces termes:

**IL EST ORDONNÉ**,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95,

105 and 110 for the fiscal year ending March 31, 1986, be referred to the Standing Committee on Transport.

By unanimous consent the Chairman called Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105 and 110 under TRANSPORT.

The Minister read an opening statement and with the witnesses answered questions.

At 5:48 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, April 23, 1985.

100, 105 et 110, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1986, soient déferés au Comité permanent des transports.

Par consentement unanime, le président met en délibération les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105 et 110 inscrits sous la rubrique TRANSPORTS.

Le Ministre lit une déclaration préliminaire, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

A 17 h 48, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 23 avril 1985, à 9 h 30.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, April 18, 1985

• 1535

**The Chairman:** Gentlemen and colleagues, it is 3.30 p.m. and we have a quorum for the purpose of hearing evidence—not enough of a quorum yet for a vote, but we do not need one at the moment. In view of the pressures of time on everybody, we tried to start this committee on time.

We are circulating the report of the steering committee for the consideration of members. When we have a quorum for a vote at the appropriate time, I will ask the members to approve the steering committee report. There are some real time pressures here for everybody, of course.

I wonder if the Minister is ready to proceed and if he has an opening statement. The Minister has indicated his happy willingness to be here from 3.30 p.m. to 5.30 p.m. anyway, and definitely to come back as needed, as we can organize it. There are other members who have to catch a couple of planes today, and I am very glad the vice-chairman just came in the door, because I was looking for him all Question Period; I am one of the people who has to catch a plane.

• 1540

So with no further ado, if the Minister has a statement he could open the meeting. We are considering, as members know, of course, the estimates of the Department of Transport. Just to get the record complete for the consideration of the main estimates so the Minister can start his statement, I am calling Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105 and 110 under Transport.

## TRANSPORT

## Departmental Administration Program

Vote 1—Operating expenditures .....\$105,142,000

Vote 5—Capital expenditures .....\$11,974,000

Vote 10—Payments to Canada Harbour Place Corporation ..  
\$60,609,000

## Marine Transportation Program

Vote 15—Operating expenditures .....\$447,779,000

Vote 20—Capital expenditures .....\$340,388,000

Vote 25—Payment to the Canartic Shipping Company,  
Limited .....\$1,709,000Vote 30—Payment to the Jacques Cartier and Champlain  
Bridges Inc. ....\$3,855,000Vote 35—Payment to the Canada Ports Corporation .....  
\$21,209,000Vote 40—Payment to the Hamilton Harbour Commission ....  
\$2,000,000Vote L45—Loans to the Canada Ports Corporation .....  
\$1,190,000

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 18 avril 1985

**Le président:** Messieurs, chers collègues, il est 15h30 et nous sommes suffisamment nombreux pour entendre les témoignages. Nous n'avons pas le quorum pour voter, mais nous n'en avons pas besoin pour l'instant. Tout le monde est pressé, nous allons donc commencer tout de suite.

Le rapport du comité directeur a été distribué aux députés pour qu'ils l'examinent. Lorsque nous aurons le quorum, nous serons appelés à nous prononcer sur ce rapport. Nous ne voulons pas perdre trop de temps.

Je me demande si le ministre est prêt à faire sa déclaration. Le ministre a indiqué qu'il était prêt à rester jusqu'à 17h30 et qu'il était prêt à revenir au besoin si le Comité pouvait organiser une autre réunion. Par ailleurs, il y a deux autres députés qui ont des avions à prendre aujourd'hui. Justement je salue l'arrivée du vice-président du Comité, je l'ai cherché pendant la période des questions. Je suis l'un de ceux qui doivent prendre un avion.

Sans plus attendre, le ministre peut y aller de sa déclaration, s'il en a une. Je répète à l'intention des membres que le sujet à l'ordre du jour est le budget du ministère des Transports. Pour permettre au ministre de procéder, je mets en délibération les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105 et 110 du ministère des Transports.

## TRANSPORTS

## Programme de l'administration centrale

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement .....\$105,142,000

Crédit 5—Dépenses en capital .....\$11,974,000

Crédit 10—Paiements à la corporation Place du Havre  
Canada .....\$60,609,000

## Programme du transport maritime

Crédit 15—Dépenses de fonctionnement .....\$447,779,000

Crédit 20—Dépenses en capital .....\$340,388,000

Crédit 25—Paiement à la compagnie de navigation Canartic  
Limitée .....\$1,709,000Crédit 30—Paiement à la société les ponts Jacques-Cartier  
et Champlain Inc. ....\$3,855,000Crédit 35—Paiement à la Société canadienne des ports .....  
\$21,209,000Crédit 40—Paiement à la Commission du port de Hamilton ..  
\$2,000,000Crédit L45—Prêts à la Société canadienne des ports .....  
\$1,190,000

## [Texte]

Vote L50—Loans to the Halifax Port Corporation .....  
\$6,781,000

## Air Transportation Program

Vote 55—Operating expenditures .....\$358,522,000

Vote 60—Capital expenditures .....\$397,685,000

Vote 65—Grants and contributions .....\$49,263,000

Vote 70—Payment to Revolving Fund—Capital expenditures .....\$7,198,000

## Surface Transportation Program

Vote 75—Operating expenditures .....\$27,036,000

Vote 80—Grants and contributions .....\$241,622,000

Vote 85—Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company .....\$132,911,000

Vote 90—Payments to VIA Rail Canada Inc. ..\$600,700,000

## Canadian Aviation Safety Board

Vote 95—Program expenditures .....\$12,435,000

## Canadian Transport Commission

Vote 100—Operating expenditures .....\$40,288,000

Vote 105—Grants and contributions .....\$24,431,000

## Grain Transportation Agency Administrator

Vote 110—Program expenditures .....\$2,820,000

**The Chairman:** Mr. Minister, the floor is yours. Welcome, of course. It is nice to see you here.

**Hon. Don Mazankowski (Minister of Transport):** Thank you very much, Mr. Chairman. Members of the committee, I appreciate the opportunity of being here today. As I said in the House yesterday, this is a very respected and august group, the best committee on Parliament Hill.

**Some hon. members:** Hear, hear!

**Mr. Mazankowski:** We all recognize there are a lot of new faces that grace this committee and a few old war horses, and I think it will be a real exciting period of time.

While this is my second appearance before the committee, it is my first to present to you the main estimates since they have been tabled. I hope I can provide you with enough information in responding to your questions to satisfy your needs. Before responding to questions, I would like to outline in a general way some of the activities of the Department of Transport and the Minister of Transport since September, and perhaps also to elaborate on some of our plans for the future.

As members around the table recognize, transportation is an issue that affects all Canadians, wherever they live, in whatever region, and essentially in whatever occupation they are engaged. It is the link that binds our diverse regions together and it is the lifeline to our economic system. With our widely dispersed population and our distance to ports and markets, transportation charges are a major cost component of the products we sell both at home and abroad. So it is obvious that we require an even more efficient and productive trans-

## [Traduction]

Crédit L50—Prêts à la Société du port de Halifax .....  
\$6,781,000

## Programme des transports aériens

Crédit 55—Dépenses de fonctionnement .....\$358,522,000

Crédit 60—Dépenses en capital .....\$397,685,000

Crédit 65—Subventions et contributions .....\$49,263,000

Crédit 70—Paiement au fonds renouvelable—dépenses en capital .....\$7,198,000

## Programme des transports de surface

Crédit 75—Dépenses de fonctionnement .....\$27,036,000

Crédit 80—Subventions et contributions .....\$241,622,000

Crédit 85—Paiements à CN Marine Inc. et à la compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada .....\$132,911,000

Crédit 90—Paiements à VIA Rail Canada Inc. \$600,700,000

## Bureau canadien de la sécurité aérienne

Crédit 95—Dépenses du programme .....\$12,435,000

## Commission canadienne des transports

Crédit 100—Dépenses de fonctionnement .....\$40,288,000

Crédit 105—Subventions et contributions .....\$24,431,000

## Administrateur de l'Office du transport du grain

Crédit 110—Dépenses du programme .....\$2,820,000

**Le président:** Monsieur le ministre vous avez la parole. J'en profite pour vous souhaiter la bienvenue au Comité.

**L'honorable Don Mazankowski (ministre des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président. Membres du Comité, il me fait plaisir d'être des vôtres aujourd'hui. Comme je l'ai indiqué hier à la Chambre, vous formez un groupe très respecté, de fait, le meilleur comité sur la Colline parlementaire.

**Des voix:** Bravo!

**M. Mazankowski:** Il y a beaucoup de nouveaux visages au sein du Comité, mais il y en a également bien des anciens. Je suis sûr que la période que nous abordons sera fertile en événements de toutes sortes.

C'est ma deuxième comparution devant le Comité, mais ma première pour ce qui est de l'étude du budget principal du ministère, et j'espère être en mesure de répondre adéquatement à toutes vos questions. Auparavant, je voudrais cependant, revoir un peu avec vous l'activité du ministère et du ministre des Transports depuis septembre, et vous faire part de nos projets d'avenir.

Les membres du Comité le savent mieux que quiconque, les transports touchent tous les Canadiens de quelque région qu'ils soient, où que soit également leur emploi. C'est le lien qui unit les diverses régions, c'est l'élément vital de notre système économique. Avec une population clairsemée, l'éloignement de nos ports et de nos marchés font que les frais de transport représentent un élément important du coût des produits que nous vendons ici comme à l'étranger. Nous avons donc besoin d'un réseau de transport efficace et productif pour nous

## [Text]

portation system in order to meet the competitive realities of the 1980s and 1990s.

Given the increasing competitiveness in the international marketplace and the demand for productivity growth and efficiency here in Canada, I think the pressure is clearly upon us to ensure that our transportation system meets the challenges of the future, helps our economy generate the long-term productive employment that we need, give us the growth and prosperity and hope that we all hope to achieve.

I believe that as we meet here today transportation in Canada and the system in general is at a very critical juncture. We, in government, have to deal with some very major challenges, and while that task may be difficult, we are going to proceed with a great degree of optimism and vigour. We are going to need assistance and your advice, your wisdom and your good counsel and your co-operation if we are to achieve our mutual goals and objectives.

We are all aware that on November 8 the Minister of Finance outlined in his economic statement, entitled "A New Direction for Canada", our basic approach to transportation policy. I would like to quote two passages from that statement, which I think really embodies the whole thrust of the direction in which we hope to achieve the transportation goals and objectives. The statement said:

There are important opportunities to remove obstacles to growth and competitiveness in Canada's transportation industries. A new transportation policy and legislative framework is required to meet the realities of the 1980s and 1990s as well as providing a solid foundation for meeting the challenges and opportunities for the next century.

Much of the legislation from which the Department of Transport draws its mandate is somewhat outdated and not well adapted to today's environment. We believe it needs updating. In and by itself, the modification to the existing legislative framework will be anything but revolutionary. Rather, the real revolution is taking place in the international marketplace and in the way the transportation in this country and throughout the world is already operating.

• 1545

I publicly outlined our government's intended course of action in this respect. A revised National Transportation Act will be formulated over the next few months, and hopefully released in draft form by the end of June. Consultations with shippers, carriers, labour and all effected parties are underway to ensure the broadest public input. We need, we believe, a legislative framework that catches up to the current realities and permits a more responsive mechanism to adapt to the continuing changes in the future.

The CTC is conducting an analysis of railway legislative reform with regard to purely domestic travel. Public hearings began in early April, and will continue through to early May.

## [Translation]

permettre de relever les défis qui nous attendent au cours des années 1980 et 1990.

Compte tenu de la concurrence de plus en plus serrée sur les marchés internationaux et de la nécessité d'une meilleure productivité au Canada, nous devons clairement faire en sorte que notre réseau de transport nous permette de relever les défis qui nous attendent, de stimuler notre économie de façon à créer de l'emploi à long terme, et d'en arriver à la croissance et à la prospérité que nous attendons tous.

Au moment où nous nous réunissons ici aujourd'hui, le réseau de transport du Canada se trouve à un point crucial. En tant que gouvernement, nous avons à relever des défis très importants. Cependant, malgré les difficultés de la tâche qui nous attend, nous entendons procéder avec optimisme et vigueur. Nous allons évidemment avoir besoin de votre aide et de vos conseils, de votre sagesse et de votre compétence, de votre coopération en vue d'en arriver à réaliser nos buts et objectifs communs.

Dans sa déclaration du 8 novembre intitulée «Une nouvelle direction pour le Canada», le ministre des Finances a fixé les principaux paramètres de notre politique des transports. J'aimerais en citer deux extraits qui, selon moi, résument très bien le cadre dans lequel nous devons essayer de réaliser nos buts et objectifs en matière de transport. Je cite:

Il existe d'importantes possibilités d'élimination des obstacles à la croissance et à la compétitivité du secteur des transports au Canada. Il faut une nouvelle politique de transport et un nouveau cadre législatif pour affronter les réalités des années 80 et 90 ainsi que pour établir des fondations solides qui permettront de relever les défis du siècle prochain.

Nombre des lois qui constituent le mandat du ministère des Transports sont anciennes et mal adaptées à la réalité moderne. Nous pensons qu'elles doivent être modifiées en conséquence. Les modifications comme telles ne seront pas de nature révolutionnaire. La vraie révolution survient sur le marché international et est due à la façon dont le réseau des transports fonctionne ici comme dans le reste du monde.

J'ai déjà fait publiquement allusion aux intentions de notre gouvernement à cet égard. Au cours des prochains mois, une version révisée de la Loi nationale sur les transports sera préparée. Il est à espérer que d'ici la fin de juin elle paraîtra sous une forme préliminaire. Des consultations sont déjà en cours avec les transitaires, les transporteurs, les syndicats et toutes les parties intéressées de façon à ce qu'il y ait le plus de participation possible de la part du public. Il nous faut, estimons-nous, un cadre législatifs qui tienne compte de la réalité moderne et qui produise un dispositif souple et adapté à l'évolution permanente de la société.

La CCT procède à une analyse de la réforme des lois sur les chemins de fer pour les déplacements à l'échelle strictement nationale. Les audiences publiques ont débuté en avril et se

## [Texte]

The results will be incorporated in the National Transportation Act legislative reform process.

While revisions to the National Transportation Act are being developed, I am also proceeding with a number of other important pieces of legislation, such as amendments to the Aeronautics Act, Part I and III, which were presented to the House, have been passed by the House, and referred to this committee as of yesterday. These amendments relate to the regulatory and operational roles of the Department of Transport, and are aimed particularly at enhancing the environment of aviation safety and security. Amendments to Part II of the act respecting the role of the Canadian Transport Commission and economic regulations of aviation industry will follow. These amendments represent sweeping changes to the Aeronautics Act and give Canadian aviation its most progressive safety legislation in more than 60 years. I am pleased to indicate that the revisions reflect the major recommendations of the Dubin enquiry into aviation, which was established under our government back in October, 1979.

The bill was prepared with the cooperation of the industry, unions, organizations and public, all of whom will benefit from the new safety provisions. Major elements of the legislation are government enforcement powers, the protection of airport sites, the design, manufacture and maintenance of aircraft, the handling of aviation and fuel and the requirement for liability insurance.

I will also be introducing shortly a number of amendments to the Western Grain Transportation Act. These amendments will implement several of the major commitments announced by Prime Minister Mulroney in Prince Albert last July. They will provide greater security and stability to our western producers, and are complementary to the agricultural initiatives taken by my colleagues, the Minister of Agriculture and the Minister of State for the Canadian Wheat Board.

The bill will also include a number of routine housekeeping changes to the WGTA that will improve accountability in administration. Overall, I believe the amendments are non-controversial and can be supported by members from all sides of the House, and I hope that this committee will be able to deal with them expeditiously to facilitate their passage in this session to ensure that producers will benefit in the upcoming crop year.

With respect to the marine mode, there has been a pressing need for amendments to the Canada Shipping Act to enhance safety at sea, to enable Canada to deal more effectively with matters associated with marine pollution, and to give effect to important international maritime conventions which are enforced internationally, but which Canada has been unable to ratify through not having the necessary enabling legislation. I am hopeful that this legislation will be ready for introduction in the next few weeks. Our government has extended for one year the Shipping Conferences Exemption Act so as to allow

## [Traduction]

poursuivront jusqu'au premier jour de mai. Les résultats de cette analyse seront incorporés au processus de réforme de la Loi nationale sur les transports.

Pendant que ces révisions la Loi nationale sur les transports prennent forme, je m'attaque à un certain nombre d'autres lois importantes, avec, par exemple, les amendements à la Loi sur l'aéronautique, Parties I et III, lesquelles ont été présentées à la Chambre, adoptées par elle et renvoyées au Comité à compter d'hier. Ces amendements touchent la réglementation et le fonctionnement du ministère des Transports et sont destinés à accroître la protection et la sécurité de l'aviation. Les amendements à la Partie II, touchant le rôle de la Commission canadienne des transports et la réglementation économique de l'industrie de l'aviation, suivront. Ces amendements représentent des changements radicaux à la Loi sur l'aéronautique et donnent à l'aviation canadienne la législation la plus progressiste en matière de sécurité depuis 60 ans. En outre, ces révisions reflètent les principales recommandations de l'enquête Dubin sur l'aviation, laquelle avait été ordonnée par notre gouvernement en octobre 1979.

Le projet de loi a été préparé avec la coopération de l'industrie, des syndicats, des organismes publics intéressés, qui sont tous appelés à profiter des nouvelles dispositions sur la sécurité. Les principaux éléments de la Loi sont les pouvoirs du gouvernement en matière d'application de la loi, la protection des aéroports, la conception, la fabrication et l'entretien des appareils, le fonctionnement de l'aviation et la manutention du combustible, ainsi que la nécessité d'une assurance-responsabilité.

Je déposerai également très bientôt des amendements à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Les amendements donneront suite à plusieurs des principaux engagements pris en juillet dernier par le Premier ministre Mulroney à Prince-Albert. Ils accorderont une meilleure sécurité et une meilleure stabilité aux producteurs agricoles de l'Ouest et compléteront les initiatives prises en matière agricole par mes collègues le ministre de l'Agriculture et le ministre d'État chargé de la Commission canadienne du blé.

Le projet de loi incorporera un certain nombre de changements mineurs à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest de façon à renforcer l'obligation de rendre compte dans l'administration. De façon générale, ces amendements ne prêtent pas à controverse et peuvent être appuyés par les députés de tous les partis à la Chambre. J'espère que le Comité pourra en disposer rapidement au cours de la présente session, de façon à ce que les producteurs puissent en profiter au cours de la campagne agricole qui vient.

En ce qui concerne le secteur maritime, il convient de présenter rapidement des amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada de façon à accroître la sécurité en mer, pour permettre au Canada de s'occuper de façon efficace des questions reliées à la pollution maritime et d'activer les importantes conventions maritimes internationales qui sont appliquées sur le plan international mais que le Canada n'a pas été en mesure de ratifier du fait qu'il n'y avait pas de loi habilitante. J'espère que ce projet de loi pourra être déposé d'ici quelques semaines. Le gouvernement a prorogé pour une

[Text]

for adequate time to examine proposed amendments to the existing act. I believe it is important to move cautiously with regard to the SCEA, especially in light of revolutionary new shipping trends in the international shipping market, including the growth of the new super conferences. I have been encouraged by both shippers and carriers to work together in an effort to improve the existing act and to provide a more logical environment.

We also intend to provide a legislative mandate for VIA Rail by introducing a rail passenger Rail Passenger Transportation Act, which will govern not only inter-city services, but urban and commuter rail as well. I believe this act will provide VIA with a clear mandate and a solid legislative foundation on which to rebuild the rail passenger system in this country. We also have to ensure, as I have said in my comments in dealing with VIA Rail, that we take every step necessary to stop the financial haemorrhage at VIA by providing a new financial arrangement with the railways and ensuring that the level of cost recovery is enhanced.

• 1550

In the fall, the Rail Passenger Action Force was established to develop and implement a new national rail passenger plan. The positive changes we have made to date reflect their hard work and their dedication. I should say that they have been very instrumental in working out the details of the new legislative proposals as well as the new costing order, which we hope will be negotiated in a very short time.

**The Chairman:** I wonder, Mr. Minister, are you reading from a prepared statement?

**Mr. Mazankowski:** It is in rather rough draft form, Mr. Chairman. It is not presentable as is.

Mr. Chairman, it is not usual for me to make a long statement. In light of the fact that there are a number of outstanding issues, I thought perhaps these comments would answer many questions in the minds of members and perhaps provoke further questions. I will try to be as quick as possible.

**The Chairman:** No, no. I do not mind. I cut you off, but you and I know that it helps to facilitate the absorption of the statement to have it in front of you. If you are reading from rough notes, just continue.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, on a point of order. In my view, some of what the Minister has said is not presentable. It would be nice to have a copy of it. I know he is under a hell of a lot of pressure. Within the next day or two, could he get us a copy of what he is saying now?

**The Chairman:** You will get the minutes tomorrow anyway, Les.

**Mr. Benjamin:** Not in Regina, I will not.

[Translation]

année encore la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes pour lui permettre d'examiner les amendements proposés à cette loi. Il convient de procéder avec prudence en ce qui concerne la loi dérogatoire sur les conférences maritimes, compte tenu surtout des nouvelles tendances du transport maritime à l'échelon international et de l'avènement des nouvelles superconférences. J'ai été encouragé par la bonne volonté manifestée et par les transitaires, et par les transporteurs, en vue d'en arriver à une nouvelle loi et d'instaurer un environnement plus logique à cet égard.

Nous avons également l'intention de proposer un cadre législatif pour VIA Rail en déposant une Loi sur les services passagers des chemins de fer, qui portera non seulement les services interurbains, mais également sur les services urbains et de banlieue. Cette loi devrait accorder à VIA un mandat clair et constituer une base législative solide à partir de laquelle VIA pourra rebâtir le réseau des services passagers au pays. En ce qui concerne VIA Rail, comme je l'ai déjà indiqué, nous devons tout mettre en oeuvre pour juguler l'hémorragie financière actuelle en concluant une nouvelle entente financière avec les chemins de fer et en mettant davantage l'accent sur le recouvrement des coûts.

A l'automne, le groupe d'action sur le service ferroviaire passagers a été créé en vue de mettre au point et de faire appliquer un nouveau plan national de services passagers. Les changements positifs apportés jusqu'ici reflètent le travail et le dévouement de ce groupe. Il a eu un rôle appréciable à jouer dans la préparation détaillée des nouvelles propositions législatives et de la nouvelle ordonnance d'établissement des coûts, que nous espérons pouvoir négocier très bientôt.

**Le président:** Je m'excuse, monsieur le ministre, mais vous lisez un texte préparé d'avance?

**M. Mazankowski:** Sa forme est rudimentaire, monsieur le président, et il n'est pas présentable tel quel.

Monsieur le président, je n'ai pas l'habitude de faire de longues déclarations. Cependant, il y a tellement de questions à l'étude actuellement que je pensais faire ces quelques observations pour répondre aux questions que pourraient se poser les députés et pour en susciter d'autres peut-être. Je vais essayer d'être le plus bref possible.

**Le président:** Je ne voulais pas vous interrompre mais, comme vous le savez, il est beaucoup plus facile d'absorber la matière lorsqu'on a le texte écrit sous les yeux. Cependant, si vous n'avez que des notes, vous pouvez continuer.

**M. Benjamin:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il y a une partie de ce que le ministre a dit qui n'est pas présentable en effet. Il reste qu'il serait bon d'en avoir un exemplaire. Il a beaucoup de travail certes mais, d'ici un jour ou deux, ne pourrait-il pas nous fournir un exemplaire de sa déclaration?

**Le président:** Vous aurez le compte rendu demain, Les.

**M. Benjamin:** Pas à Regina.

[Texte]

**The Chairman:** Continue, but it does help to have a statement in front of you.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I will try to be as speedy as I possibly can. There are a number of important issues I thought the committee would be interested in, and I thought what you wanted was to hear from the Minister.

**The Chairman:** No, no. We want to hear from the Minister, Mr. Minister. But the point of the matter is—and you know very well—that it helps for members, especially when they have estimates on complicated subjects, to have a statement in front of them and to listen to the dulcet tones of the witness.

**Mr. Mazankowski:** As one who has had some experience, with respect, Mr. Chairman, I think members listen more prudently when they do not have a document in front of them.

**The Chairman:** Well, could we have copies of the interesting statement when you are concluded, Mr. Minister?

**Mr. Mazankowski:** That might be possible.

**The Chairman:** In future, Mr. Clerk, before witnesses appear, including Ministers, let us make sure if they have a statement that there are copies to give the members. That is certainly the rule we are going to have on this committee; frankly, it is the rule we used to have anyway. But let us just continue.

**Mr. Mazankowski:** Do you want to have a debate on that before I proceed?

**The Chairman:** Let us continue, if there is no written statement.

**Mr. Benjamin:** He is going 60 mph, and my head is only at 40 mph.

**The Chairman:** Well, that is nothing new. Continue, sorry.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, as well we are taking action in the area of transportation safety. Regulations respecting the transportation of dangerous goods were published in *The Canada Gazette* on February 6 and will be fully phased in by July 1 of this year.

I know that members of the committee share my concern with respect to the PCB spill in Northern Ontario. I am sure there will be questions with regard to that. I should say, as I have said in the House, there has been very close collaboration between the Department of Transport Canada, the Department of Environment Canada and the Department of the Environment of the Government of Ontario.

With respect to aviation safety, the supplementary estimates tabled in December introduced the Canadian Aviation Safety Board to Parliament for the first time. These estimates reflect a transfer of resources to provide the ongoing operation of the Canadian Aviation Safety Board. This organization, as you know, is independent of the Department of Transport but reports to Parliament through me. In fact, I have just recently tabled their first annual report.

[Traduction]

**Le président:** Poursuivez, même si nous n'avons pas le texte.

**M. Mazankowski:** Je vais me hâter le plus possible, monsieur le président. Je pensais que le Comité serait intéressé d'entendre le ministre parler de ces importantes questions.

**Le président:** Nous sommes bien prêts à vous écouter, monsieur le ministre. Il reste, et vous le savez très bien, qu'au même moment où ils entendent les douces intonations du témoin, les députés aiment avoir le texte de la déclaration sous les yeux, surtout lorsqu'il s'agit de crédits sur des sujets compliqués.

**M. Mazankowski:** Je suis passé par là, en toute déférence monsieur le président, et je sais très bien que les députés écoutent plus attentivement lorsqu'ils n'ont pas de document devant eux.

**Le président:** Serait-il possible d'avoir un exemplaire de votre intéressante déclaration, une fois que vous aurez fini de la lire, monsieur le ministre?

**M. Mazankowski:** Peut-être.

**Le président:** À l'avenir, monsieur le greffier, nous devons nous assurer, avant la comparution des témoins, dont les ministres, que, s'ils entendent faire une déclaration, ils en remettent un exemplaire aux membres du Comité. C'est la règle que nous avons déjà suivie et que nous entendons continuer à respecter à ce Comité. Poursuivez, je vous prie.

**M. Mazankowski:** Vous voulez un débat sur ce sujet?

**Le président:** Poursuivez, puisque vous n'avez pas de déclaration écrite.

**M. Benjamin:** Il va à 60 milles à l'heure, alors que ma tête s'arrête à 40 milles à l'heure.

**Le président:** Ce n'est pas nouveau! Poursuivez.

**M. Mazankowski:** Nous prenons également des mesures dans le domaine de la sécurité des transports. Les règlements touchant le transport des produits dangereux ont été publiés dans *La Gazette du Canada* le 6 février et seront appliqués intégralement le 1<sup>er</sup> juillet de cette année.

Je sais que les membres du Comité partagent ma préoccupation au sujet de l'épanchement de PCB dans le nord de l'Ontario. Ils auront sûrement des questions à ce sujet. Comme je l'ai indiqué à la Chambre, il y a eu étroite collaboration entre le ministère des Transports du Canada, le ministère de l'Environnement du Canada et le ministère de l'Environnement du gouvernement de l'Ontario.

En ce qui concerne la sécurité aérienne, il y avait déjà eu en décembre des prévisions supplémentaires pour créer le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Les présentes prévisions représentent un transfert de ressources au Bureau canadien de la sécurité aérienne tel qu'il existe actuellement. Comme vous le savez, cet organisme est indépendant du ministère des Transports mais fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre. Il vient justement de déposer son premier rapport annuel.

## [Text]

Since September, I have had the opportunity to meet my provincial counterparts on two occasions. I am pleased to report that we were able to make substantial progress on regulatory reform with the trucking industry. On February 27, the provincial Ministers present in Ottawa and I signed a Memorandum of Understanding on trucking which will provide greater ease of entry, the elimination of rate approval, the shifting of the burden of proof to the respondent in application hearings and the development of exempt commodity lists.

• 1555

As well, there has been an agreement with regard to reciprocity and paratransit services, which represent continuing commitment to improved services for the disabled.

I am going to cut this fairly short, Mr. Chairman. This in a general way outlines and highlights some of the main activities since September.

Turning to the estimates, which represent the operational side of the department, you will note that in the 1985-86 estimates for the Department of Transport the commitment to restraint is clearly reflected. Expenditures for 1985-86 are expected to be less than those for 1984-85 by some \$441 million and 440 person-years, even though we have accepted responsibility for the Canada Harbour Place Corporation from the Department of Public Works.

I think we should also say that Canada Harbour Place and Expo '86 provide us with a truly once-in-a-lifetime opportunity to focus national and international attention on Canadians and the achievements we have had in the field of transportation. Much of the groundwork for this national celebration has been laid, and Canadians from all sectors... departments of government have co-operated in making this a truly national celebration.

Also in the estimates you will note capital expenditures of some \$850 million. These expenditures are necessary even in times of restraint. We cannot let our essential plant deteriorate, and to this end \$722 million of the total \$850 million is earmarked for restoration and replacement projects. Significant among these are the continuation of the radar modernization program, \$89 million for 1985-86, and the Coast Guard fleet replacement project, \$123 million in 1985-86.

A review of the capital project listings will reveal projects in all regions of Canada. Examples include \$5.9 million for the Victoria Airport; \$5.6 million for railway relocation in Regina; \$10 million to upgrade the Winnipeg air terminal building; \$8.4 million to reconstruct the wharf at Goderich, Ontario; \$59.9 million for the purchase of Canadian CL215 water bombers; \$6.2 million to the redevelopment of the airport of Val d'Or, Quebec. These are just to mention a few. We even have \$7.4 million to redevelop the Yarmouth, Nova Scotia

## [Translation]

Depuis septembre, j'ai eu l'occasion de rencontrer mes homologues provinciaux à deux reprises. Il me fait plaisir de pouvoir indiquer que nous avons fait des progrès appréciables au niveau de la réforme réglementaire visant l'industrie du camionnage. Le 27 février, les ministres provinciaux et moi-même, réunis à Ottawa, avons signé un protocole d'entente sur le camionnage qui facilitera l'entrée, qui éliminera l'approbation des tarifs, qui imposera le fardeau de la preuve au répondant lors des audiences tenues pour entendre les demandes et qui permettra d'établir des listes de produits exemptés.

Il y a également eu entente touchant la réciprocité et les services de transport des paraplégiques, dans le cadre de l'engagement permanent pris par le gouvernement pour améliorer les services aux personnes handicapées.

Je vais couper court, monsieur le président. Ce sont là les grandes lignes de notre activité depuis septembre.

Pour ce qui est des prévisions elles-mêmes, qui reflètent le fonctionnement du ministère, vous remarquerez que pour 1985-1986 le ministère respecte sa promesse de réduire ses dépenses. Ses dépenses pour 1985-1986 sont censées être inférieures de 441 millions de dollars et de 440 années-personnes aux chiffres de 1984-1985, et ce même si le ministère a repris la corporation Place du Havre Canada au ministère des Travaux publics.

Il convient de noter à cet égard que Place du Havre Canada et Expo 86 nous fourniront une occasion unique d'attirer l'attention du Canada et des autres pays sur les Canadiens sur leurs réalisations en matière de transports. Le travail de préparation à cette célébration nationale représente un effort des Canadiens de tous les secteurs, les ministères gouvernementaux ayant également été appelés à coopérer à cet égard.

Vous remarquerez dans les prévisions budgétaires des dépenses en capital de 850 millions de dollars. Ces dépenses sont nécessaires même pendant une période de contraintes budgétaires. Nous ne pouvons pas laisser nos infrastructures essentielles se détériorer, de sorte que ces 722 millions de dollars, sur un total des 850 millions de dollars, sont destinés à des projets de restauration et de remplacement. Parmi ces projets, il y a la poursuite du programme de modernisation des installations radar, pour une valeur de 89 millions de dollars en 1985-1986, et le projet de remplacement de la flotte de la garde côtière, pour une valeur de 123 millions de dollars en 1985-1986.

Un examen de la liste des projets d'immobilisations révélera que l'effort est consenti dans toutes les régions du Canada. Par exemple, l'aéroport de Victoria, pour une valeur de 5,9 millions de dollars, la relocalisation des chemins de fer à Regina, pour une valeur de 5,6 millions de dollars; l'amélioration de l'aérogare de Winnipeg, pour une valeur de 10 millions de dollars; la reconstruction du quai de Goderich, pour une valeur de 8,4 millions de dollars; l'achat d'appareils canadiens CL215 pour la lutte contre les incendies, pour une valeur de 59,9 millions de dollars; le nouveau projet d'aéroport de Val d'Or,

## [Texte]

airport. So we are saying here that the capital projects are distributed throughout the whole of the land.

I would like to assure the committee that these estimates are in all respects consistent with the economic and fiscal statement delivered in the House by my colleague the Minister of Finance on November 8, 1984, and, further, that they incorporate items from the expenditure and program review tabled at the same time on behalf of the President of the Treasury Board.

In conclusion, Mr. Chairman, I would like to take this opportunity to stress the importance of the work of the Standing Committee on Transport. As a former member of this distinguished body, I believe it is a valuable tool for forging transportation policy in this country. During my term as Minister I will be relying heavily upon your advice and counsel. I have appreciated your assistance to date, particularly with respect to the recommendations flowing from your western trip concerning twin-tracking and the Prince Rupert Grain Terminal Number 1. Both of these are complex issues, and your committee's forthright comments have been most valuable.

I will be looking to your committee for assistance on many issues in the coming months. In addition to the legislation already mentioned, I hope the committee will be able to examine a number of annual reports, the broad questions of transportation in Atlantic Canada—especially Newfoundland—and transportation in northern Canada, where unique considerations, opportunities and obstacles must be examined.

Of course there is reference to the CN pensions that we obtained yesterday in the House. As well, those will certainly occupy a great deal of time, but I would also like to ask the committee to consider two other matters in the course of your deliberations.

The first is the element of establishing a multimodal transportation safety board. This idea has been floated around for quite some time, notably by the Parliamentary Secretary, the member for Dartmouth—Halifax East. I am prepared to indicate that I tend to favour such an approach and would certainly welcome the committee's comments. Those of us who have been in the House for the last few days recognize that safety is a top priority in Canada; it certainly is a top priority in the Transport department.

Second, I have indicated our commitment to regulatory reform in all modes of transport. I believe we must reduce the obstacles and impediments to efficiency and competition within our transportation network if transportation is to remain a vital tool of regional economic development.

The issues to which I have referred, sir, are complex, particularly the area of regulatory reform. I will need, as I said before, your guidance, advice, good counsel and thoughtful recommendations to ensure we clearly address these challenges

## [Traduction]

au Québec, pour une valeur de 6,2 millions de dollars. Ce ne sont là que quelques exemples. Il y a même 7,4 millions de dollars pour le nouveau projet d'aéroport de la Nouvelle-Écosse à Yarmouth. Nos projets d'immobilisations sont répartis dans tout le pays.

Je tiens à assurer le Comité que ces prévisions sont en tous points conformes à la déclaration du 8 novembre 1984 de mon collègue le ministre des Finances à la Chambre, et qu'elles incorporent les éléments de prévision des dépenses des programmes déposés en même temps au nom du président du Conseil du Trésor.

En conclusion, monsieur le président, je voudrais insister sur l'importance du travail du Comité permanent des transports. En ma qualité d'ancien membre de cet auguste Comité, je puis dire qu'il est un outil très précieux pour l'élaboration de la politique des transports de notre pays. Pendant mon mandat de ministre, j'ai l'intention de me fier beaucoup à ses avis et à ses conseils. J'ai d'ailleurs déjà eu l'occasion de profiter de son aide, en particulier sous la forme des recommandations découlant du voyage dans l'Ouest pour étudier les questions du dédoublement des voies et de l'élévateur n° 1 de Prince Rupert. Comme ces deux questions sont très complexes, les observations du Comité seront sûrement très utiles.

J'ai l'intention de consulter le Comité sur plusieurs questions au cours des prochains mois. En plus des projets de loi que j'ai déjà mentionnés, j'espère que le Comité pourra examiner un certain nombre de rapports annuels, les grandes questions du transport dans la région atlantique du Canada, et surtout à Terre-Neuve, et le transport dans le Nord du Canada, où les considérations, les possibilités et les obstacles sont spéciaux.

Il y a évidemment aussi l'ordre de renvoi obtenu hier à la Chambre concernant les pensions du CN. Tout cela occupera certainement beaucoup le comité, mais il y a encore deux autres questions que j'aimerais le voir traiter au cours de ses délibérations.

D'abord, la création d'un bureau de la sécurité pour le transport multimodal. C'est une question qui a été avancée depuis quelque temps déjà, en particulier par le secrétaire parlementaire, le député de Dartmouth—Halifax-Est. Je dois dire que j'aurais tendance à être d'accord sur une telle approche, et que j'attends avec impatience les vues du Comité à ce sujet. Ceux d'entre nous qui ont été à la Chambre au cours des derniers jours savent que la sécurité est devenue la première priorité au Canada, du moins pour le ministère des Transports.

Deuxièmement, j'ai déjà parlé de notre engagement à l'endroit d'une réforme de la réglementation pour tous les modes de transport. Nous devons réduire les obstacles et les entraves à l'efficacité et à la concurrence à l'intérieur de notre réseau de transport si nous voulons qu'il reste l'outil vital de notre développement économique régional.

Voilà sont autant de questions très compliquées, monsieur le président, en particulier celle de la réforme de la réglementation. Comme je l'ai déjà dit, j'aurais besoin de l'aide, des avis, des bons conseils et des recommandations sérieuses du Comité

[Text]

and issues in the truly Canadian way. There is one thing that is unique about Canadians, we have always been able to address the challenges in transportation in our own thoughtful Canadian way.

• 1600

So with that, Mr. Chairman, I will be pleased to respond to any questions or comments that may be provoked from my statement or the contents of the estimates themselves.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

Perhaps you could introduce the Deputy Minister, Mr. Ramsay Withers, and the other officials who are with you today. There are a lot of new members on this committee.

**Mr. Mazankowski:** I should have done that right at the outset, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Perhaps they could stand when their names are called out. I would like to see some of them myself.

**Mr. Mazankowski:** With me today are the Deputy Minister, Mr. Ramsay Withers; Ms Janet Smith, the Associate Deputy Minister; Nick van Duyvendyk, the Assistant Deputy Minister of Finance; John Allan, the Canadian Marine Transportation Administrator; Nick Mulder, the Canadian Surface Transportation Administrator; Gordon Sinclair, who I think is no stranger to this committee, the Canadian Air Transportation Administrator; Duncan Ellison, Director General of Transport of Dangerous Goods. He has been a very busy man.

Those are the principal witnesses. There are others we can perhaps call upon, if necessary.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

We will start right away, because I know Mr. Benjamin has a time clock. I still do not see the Official Opposition here. It works out very well, Mr. Benjamin, for you to lead off with the usual 15 minutes. I will then see if there is anyone from the opposition. If there is not, I will go to the government side, and then in order. I have five other names at the moment.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. When the Official Opposition were in government, they were not here very much.

**An hon. member:** Yes, you are right.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Does Mr. Benjamin speak as the Official Opposition this afternoon?

**Mr. Benjamin:** That is what we are anyway.

**The Chairman:** Time is of the essence this afternoon, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Yes, before you start counting the clock, Mr. Chairman, I just wanted to briefly thank the Minister and Mr. Sinclair for the excellent briefing I and my colleague from Regina East received this morning on the airport plans. We thoroughly appreciated it; perhaps you could do it at least once

[Translation]

face à ces défis et à ces problèmes pour que nous puissions tous en arriver à une solution vraiment canadienne. Parce qu'il faut dire au sujet des Canadiens qu'ils ont toujours réussi à trouver des solutions bien typiques à leurs problèmes de transport.

Ceci dit, monsieur le président, il me fera plaisir de répondre aux questions et aux observations que ma déclaration aura pu susciter ou sur les prévisions elles-mêmes.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Vous pourriez peut-être nous présenter votre sous-ministre, M. Ramsay Withers, ainsi que les autres hauts fonctionnaires qui vous accompagnent aujourd'hui. Le Comité compte beaucoup de nouveaux membres.

**M. Mazankowski:** Certainement, j'aurais dû le faire au départ, monsieur le président.

**Le président:** Ils pourraient peut-être se lever à l'appel de leur nom. J'aimerais les voir moi aussi.

**M. Mazankowski:** M'accompagnent aujourd'hui, M. Ramsay Withers, le sous-ministre, M<sup>me</sup> Janet Smith, sous-ministre associée, M. Nick van Duyvendyk, sous-ministre adjoint aux Finances, M. John Allan, administrateur de l'Administration canadienne du transport maritime, M. Nick Mulder, administrateur de l'Administration canadienne des transports de surface, M. Gordon Sinclair, que le Comité connaît très bien, et qui est administrateur de l'Administration canadienne des transports aériens, M. Duncan Ellison, directeur général du transport des marchandises dangereuses. Il a été très occupé dernièrement.

Ce sont les principaux. Il y en a d'autres auxquels je puis faire appel au besoin.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Nous allons commencer tout de suite. M. Benjamin tient les comptes de façon très minutieuse. Je constate qu'il n'y a toujours pas de représentant de l'Opposition officielle. Et tant mieux pour vous, monsieur Benjamin, puisque vous pouvez commencer avec les 15 minutes habituelles. Après, s'il n'y a toujours personne de l'Opposition officielle, je passerai au côté ministériel. J'ai cinq noms sur ma liste pour l'instant.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Même quand les députés de l'Opposition officielle étaient des ministériels, ils ne venaient pas souvent au Comité.

**Une voix:** C'est juste.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** C'est M. Benjamin qui fait figure d'Opposition officielle cet après-midi?

**M. Benjamin:** C'est nous qui la formons de toute façon.

**Le président:** Le temps presse cet après-midi, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Avant que vous ne commenciez à chronométrer, monsieur le président, je voudrais brièvement remercier le ministre et M. Sinclair de l'excellente séance d'information que mon collègue de Regina-Est et moi-même avons eu ce matin au sujet des plans de l'aéroport. Nous leur en sommes

*[Texte]*

a year for all members. I know it ties up some of the staff, but it is valuable. We appreciate it very much. May I say, by way of being helpful, for goodness sake, when things are going on, particularly if they are confidential or behind-the-scenes, let us know. Then we can help, on the condition that we agree with you.

Now, Mr. Chairman, I would like to discuss Regina with the Minister. I have raised this with him before by personal meeting and by mail. The decision to cancel, I think, a further eight locations of the RCMP security services at airports, Regina and Saskatoon being two of them, plus another half dozen...

**An hon. member:** Victoria.

**Mr. Benjamin:** Victoria, yes. I noticed the boys in Victoria last week.

In addition to the arguments I made to the Minister by mail and personally, Mr. Chairman, I would like to ask the Minister if, in addition to the other things... I gave a number of reasons why RCMP security should be retained at airports—in fact, restored at airports where they have already been taken away. Regina is the home of the RCMP and that is the place where they should be publicly visible at an airport, and in Ottawa.

The RCMP has made some decisions, in terms of security and protection for embassy personnel, just in the last few days. The RCMP itself has decided that the private security agency—namely in this case, Pinkerton—cannot handle it, are not capable to do it, are not well enough trained, and are dismissing them and will replace them with over 100 RCMP security people. It seems to me that should tell the Minister something. He knows as well as I do that the age, physical capacity, and training of private security agencies is not sufficient to handle a situation that can arise at any airport at any time anywhere in the country.

• 1605

In light of this most recent development, would that carry any weight with him, that he and his officials—I raised this with Mr. Sinclair and others in his department this morning—would take another look at what I think is a wrong decision in terms of airport security?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, as the hon. member knows, this issue has been around for quite some time. It goes back to an evaluation of the airport policing and security system which was conducted by a joint committee of representatives of the Air Transport Association of Canada, the RCMP, and Transport Canada officials. I think that was in 1975-76. At that time the recommendation was that there be a withdrawal of police officers from 12 domestic airports and a reduction in the number of police at the remaining 11 sites.

In 1981 a review of civil aviation security requirements by the joint review committee again determined that the removal of the on-site police from 12 airports in 1976 did not have any

*[Traduction]*

fort reconnaissants. Ils pourraient peut-être procéder de la même façon avec tous les députés au moins une fois par an. C'est peut-être un peu malcommode pour le personnel, mais c'est utile et très apprécié, parce que nous devons savoir ce qui se passe, surtout lorsqu'il s'agit de questions confidentielles ou qui se discutent en coulisse. Ce n'est que de cette façon que nous pouvons vous aider, si nous sommes d'accord avec ce que vous faites évidemment.

Je voudrais maintenant parler de Regina avec le ministre. J'ai déjà eu l'occasion de le faire en personne et par lettre. Il a été décidé de mettre fin aux services de sécurité de la GRC dans les aéroports à huit endroits, dont Regina et Saskatoon.

**Une voix:** Victoria aussi.

**M. Benjamin:** Victoria. J'ai vu les gars à Victoria la semaine dernière.

J'ai présenté certains arguments au ministre en personne et par lettre, mais je voudrais maintenant profiter de l'occasion pour lui poser quelques questions à ce sujet... Il y a plusieurs raisons pour lesquelles le service de sécurité de la GRC devrait être maintenu dans les aéroports et rétabli là où il a déjà été aboli. En particulier, Regina est la base de la GRC. Elle devrait être visible à l'aéroport, tout comme à Ottawa d'ailleurs.

La GRC vient de prendre certaines décisions concernant la sécurité et la protection des ambassades et du personnel des ambassades. La GRC a elle-même jugé que les employés de l'agence privée de services de sécurité, dans ce cas-ci l'Agence Pinkerton, n'étaient pas suffisamment bien entraînés et ne suffisaient pas à la tâche, et elle les remplacera par plus de 100 agents de sécurité de la GRC. Il me semble qu'elle envoie ainsi un signal au ministre. Il sait aussi bien que moi que le personnel des agences privées de services de sécurité ne sont pas en mesure de faire face aux situations qui peuvent survenir n'importe quand dans n'importe quel aéroport du pays, étant donné leur âge, leurs capacités physiques et leur entraînement.

Étant donné les événements récents, est-il disposé à tenir compte de ces arguments et à revoir la décision relative à la sécurité dans les aéroports qui, à mon avis, n'est pas sensée et dont j'ai parlé à M. Sinclair et à certains hauts fonctionnaires de son ministère ce matin même?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, comme l'honorable député le sait, ce problème n'a rien de nouveau. Une évaluation des services de police et du système de sécurité dans les aéroports a déjà été faite, en 1975-1976 je crois, par un comité mixte composé de représentants de l'Association du transport aérien du Canada, de la GRC et de Transports Canada. Ce Comité avait recommandé à l'époque le retrait des agents de police qui desservaient 12 aéroports nationaux et la réduction du nombre d'agents aux 11 autres aéroports.

En outre, une étude des besoins en services de sécurité de l'aviation civile effectuée en 1981 par un comité d'enquête mixte a aussi révélé que le retrait des agents de police dans 12

[Text]

significant impact on civil aviation security. In view of this fact, the committee recommended that the provision of on-site police officers be discontinued at the remaining 11 domestic airports, which includes the 8 sites currently in question—namely, St. John's, Moncton, Quebec City, London, Windsor, Regina, Saskatoon, and Victoria.

So it was not a decision that was taken lightly. It was not a decision that was taken unilaterally. It was decision that was taken with the RCMP themselves, the representatives of the Air Transport Association of Canada—the industry itself—and the Department of Transport, which basically pays the bill.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the only comment to the Minister is that in any location in this country, and certainly in my city, if there is something that occurs, and even if it only happened once a year, the response time by "F" Division, RCMP, in Regina, or the city police, is 20 to 30 minutes if their assistance is needed. If there is something bad going on, it is a little late. The fact that they are on the scene at all times while the airport is open gives a great sense of security to the people who use our air services.

I want to ask the Minister, has he made any decision as a result of the statements he made in the Transport committee's trip to British Columbia and the request and urging we got from a number of sources that the second grain terminal at Prince Rupert be retained and maintained as a specialty crop and surge-capacity terminal as an adjunct to and in addition to the new Prince Rupert terminal? Can he give us his views on that?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I was very impressed, as I said in my opening statement, with the committee's trip to western Canada and indeed by the report that has been tabled. I have used the weight of the recommendation contained in that report as it applies to PRG No. 1 to request the consortium to reconsider the closing down, the demolishing of that facility, for a number of reasons; but certainly the committee supported my own personal views.

• 1610

I just think it would be irresponsible to dismantle a grain storage facility anywhere in Canada, and I really start from that premise. While grain handlings are down rather substantially over previous years, knowing the west as you do, Mr. Benjamin, I think we can only recall it was not too long ago when we were short of . . .

**Mr. Benjamin:** That is right.

**Mr. Mazankowski:** —terminal capacity and storage, and I would hope . . .

**Mr. Benjamin:** Probably next year.

**Mr. Mazankowski:** —there would be a way in which that facility could be utilized, as you said, for other non-grain products or specialty crops.

[Translation]

aéroports en 1976 n'avait eu aucune incidence appréciable sur la sécurité de l'aviation civile. Étant donné ce fait, le comité a recommandé le retrait des agents de police dans les 11 autres aéroports nationaux, ce qui comprend les 8 aéroports dont il est présentement question, à savoir Saint-Jean, Moncton, Québec, London, Windsor, Regina, Saskatoon et Victoria.

Il ne s'agit ni d'une décision prise à la légère, ni d'une décision unilatérale. Elle a été prise par la GRC elle-même, par les représentants de l'Association du transport aérien du Canada, c'est-à-dire par l'industrie elle-même, et par le ministère des Transports qui, à toutes fins utiles, paie la note.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je tiens à signaler au ministre que si un incident devait survenir dans ma ville, ou dans n'importe quel autre aéroport du pays, ne serait-ce qu'une fois par an, la Division «F» de la GRC à Regina ou les policiers de la ville mettraient entre 20 et 30 minutes à intervenir s'ils étaient appelés à prêter main-forte. C'est un peu trop long. Leur présence sur les lieux pendant les heures d'ouverture de l'aéroport rassure les voyageurs qui utilisent nos services aériens.

J'aimerais demander au ministre s'il a pris une décision suite aux déclarations qu'il a faites concernant le voyage du Comité des transports en Colombie-Britannique et les demandes que nous avons reçues de plusieurs intervenants demandant à ce que le deuxième élévateur de Prince Rupert demeure ouvert et continue à servir de centre d'acheminement des variétés spéciales et de silo de trop-plein malgré la construction du nouvel élévateur? Peut-il nous dire quelle est sa position à cet égard?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, j'ai été très impressionné par les résultats du voyage du comité dans l'Ouest du pays et par le rapport que le comité a déposé. J'ai invoqué la recommandation du rapport concernant le PRG n° 1 pour inviter le consortium à revoir sa décision de fermer l'élévateur et de le démolir. Mais le comité défendait effectivement la même position que moi.

A mon avis, il serait irresponsable de démanteler une installation de stockage du grain où que ce soit au Canada, et je pars de ce principe. Les quantités de grain en transit ont diminué de façon appréciable ces dernières années et je signale à M. Benjamin, qui connaît très bien la situation dans l'Ouest, qu'il n'y a pas si longtemps . . .

**M. Benjamin:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** . . . la capacité de transit et de stockage des installations portuaires était insuffisante, et j'ose espérer . . .

**M. Benjamin:** Probablement l'an prochain.

**M. Mazankowski:** . . . qu'il serait possible d'utiliser ces installations, comme vous l'avez dit, pour le transit et le stockage de produits autres que le grain ou pour des variétés spéciales.

## [Texte]

I think it is interesting to note as well that the new facility in Prince Rupert does not have the capability to handle boxcars. There still are some boxcars, and there still may be products moved by boxcars. I think the other thing the new terminal does not have is a dryer. These facilities are within the PRG-1, and it has a capability that is somewhat unique. So I am certainly calling on the consortium to reconsider their actions and will certainly use my good offices to support the very valid recommendation that was offered by the committee.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, on another matter—and I know you will understand I am bouncing all over the lot here, but I am trying to get these in while I have a chance with the Minister. On the announcement last year of the transfer of executive aircraft from the Department of Transport to National Defence, as I recall, that was to save a lot of money and save duplication of administration and maintenance. But I find the estimates for last year in this area and the estimates for this current year are about the same. Has the transfer yet taken place? And what, if any, saving is there? I cannot find in the estimates any saving, if there is any. I wonder if the Minister could tell us whether he knows that National Defence is planning on eliminating the personnel who formerly operated and serviced these aircraft and replacing them with contracted-out positions.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, two parts to that question... and perhaps the deputy will want to elaborate further. I think the estimates do not reflect any transfer. The transfer is an ongoing thing, and it certainly has not been completed as yet. One of the conditions under which the transfer was to be completed was that the welfare of the personnel would be looked after. This was negotiated through a team representing the personnel, representatives of our department, and representatives of DND and Treasury Board. That has been going very well. The deputy has been very closely involved, is personally involved himself, in this particular issue, and he may just want to elaborate further.

**Mr. Ramsay Withers (Deputy Minister, Transport Canada):** Mr. Chairman, I would just mention that of course the estimates were printed before the transfer procedure has all been completed. So it will probably be in next year's estimates—the first time there will be a true reflection of the changed responsibility.

As to how the Department of National Defence proposes to do its maintenance and other work on its aircraft, we of course in Transport have not been involved in that planning. That is future planning for the period after the completion of the transfer.

**Mr. Benjamin:** You have no assurance from DND that the people who were in those occupations before are not going to be out of luck?

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, we have assurance for all the Transport Canada employees. I cannot speak for the employees of the Department of National Defence.

## [Traduction]

Il convient, par ailleurs, de signaler que les nouvelles installations de Prince Rupert ne peuvent pas recevoir de wagons couverts. Il existe encore des wagons couverts et des produits qui peuvent être expédiés de cette façon. En outre, il me semble que les nouvelles installations portuaires ne sont pas équipées d'un séchoir. Ces installations se trouvent à l'intérieur du PRG-1 et ont une capacité assez unique. Ainsi, j'ai demandé au consortium de revoir sa décision, et j'interviendrai comme je le pourrai pour appuyer une recommandation très valable qui a été formulée par le Comité.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais soulever une autre question et vous comprendrez que je passe d'un sujet à un autre de sorte à obtenir le maximum de renseignements du ministre. On a annoncé, l'an dernier, le transfert des avions officiels du ministère des Transports au ministère de la Défense nationale, décision qui devait, si ma mémoire est fidèle, permettre de réaliser des économies et d'éviter les frais inutiles au niveau de l'administration et de l'entretien. Or, je constate que les prévisions pour l'an dernier et celles de cette année sont sensiblement les mêmes. Le transfert a-t-il eu lieu? A quoi se chiffraient les économies s'il y en a eues? Je ne trouve pas dans les prévisions budgétaires de réduction des coûts, s'il y en a eu une. Je me demande si le ministre peut nous dire si, à sa connaissance, le ministère de la Défense nationale prévoit éliminer les années-personnes qui étaient consacrées à l'exploitation et à l'entretien de ces avions et les remplacer par des postes à contrat?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, cette question comporte deux volets et je me demande si le député pourrait nous donner davantage de détails. Je ne crois pas que les prévisions budgétaires reflètent de transfert. C'est un processus qui n'est pas encore terminé. Le transfert devait se faire sans nuire au personnel. Une équipe composée de représentants du personnel, de notre ministère, du ministère de la Défense nationale et du Conseil du Trésor devait procéder à des négociations. Cela a très bien fonctionné. Le député a participé directement à cette négociation et il voudra peut-être nous donner d'autres détails.

**M. Ramsay Withers (sous-ministre, Transport Canada):** Monsieur le président, je tiens à signaler que les prévisions budgétaires ont été imprimées avant l'achèvement des procédures de transfert. Les données pertinentes figureront probablement dans les prévisions budgétaires de l'an prochain, et reflèteront alors réellement le transfert des responsabilités.

Je ne saurais vous dire comment le ministère de la Défense nationale procédera en ce qui concerne notamment l'entretien de ces avions, puisque le ministère des Transports n'a pas participé à la planification. Il s'agit de travaux de planification qui s'étalent jusque bien après le transfert.

**M. Benjamin:** Le MDN ne vous a pas garanti la sécurité d'emploi des personnes qui occupaient ces postes?

**M. Withers:** Monsieur le président, nous avons obtenu des garanties concernant tous les employés de Transport Canada. Je ne peux toutefois pas vous dire ce qu'il en est des employés du ministère de la Défense nationale.

[Text]

• 1615

**Mr. Benjamin:** Is there any commitment from National Defence to maintain a record, which will be made public, of the use of those planes by Members of Parliament, which includes Cabinet Ministers, parliamentary committees and any other use of those aircraft—when and whom they were used by, and how much it cost?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, that would be a question that would be more appropriately addressed to the Minister of National Defence. My understanding is that essentially the logistical arrangements are now handled to a large extent by DND, and that information is being made public.

**Mr. Benjamin:** Thank you.

**The Chairman:** I wonder, Mr. Benjamin, are you going on to another subject?

I wonder whether the committee would let me interrupt the proceedings. You had your little preamble and congratulatory remarks to the Minister a little before 4 p.m.; you started your first questions at 4 p.m. Perhaps we could interrupt now and hopefully pass the steering committee report. I was really waiting for someone from the Official Opposition to come, but they were not at the steering committee meeting either, as you recall. There is a quorum here. I know the pressure of time, because Mr. Forrestall and I have to leave at 4.15 p.m. You have to leave at 4.30 p.m., I believe, so the quorum for votes will disappear. The questioning obviously can continue with the list of interested members I have. You can continue for 5 minutes after we approve the steering committee report, which will certainly give you a very progressive 15 minutes.

**Mr. Benjamin:** Of course.

**The Chairman:** Very progressive; it is not conservative at all.

Members of the committee, you have before you the steering committee report. We did meet with representatives; it was a legal meeting, but unfortunately there was not a member from the Official Opposition there.

Basically, this just sets out the work of the committee for the next three weeks. It is all before you. There is one slight change in paragraph 2. It is a very small thing. In paragraph 2 there was some consideration, and the committee report was drawn up on this basis, that when we come to the further discussion of estimates with the air, surface and marine administrators, the deputy minister himself would also come along.

We have discussed this. Certainly I question whether it is necessary for the deputy minister to be there with the administrators. That is the only thing, really, in terms of my memory of the discussion of the meeting, that does not reflect the consensus we had. That is the only change really. Frankly, if the committee wants the deputy minister we can get him, but we are in the hands of the administrators really, and they are pretty knowledgeable in their sections. So with that one change in paragraph (2), so that everyone understands that the deputy

[Translation]

**M. Benjamin:** Le ministère de la Défense nationale s'est-il engagé à tenir un registre, qui sera rendu public, de l'utilisation de ces avions par les députés et sénateurs, y compris les ministres, les membres de comités parlementaires et autres et à indiquer quand les avions ont été utilisées, par qui et à quel coût?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, il vaudrait mieux poser cette question au ministre de la Défense nationale. Si j'ai bien compris, les arrangements logistiques relèvent maintenant essentiellement du ministère de la Défense nationale et les renseignements seront rendu publics.

**M. Benjamin:** Merci.

**Le président:** Monsieur Benjamin, je me demande si vous allez passer à un autre sujet?

Peut-être le Comité me permettrait-il d'intervenir. Un peu avant 16 heures, vous avez fait un préambule et vous avez félicité le ministre; vous avez commencé votre première question à 16 heures. Nous pourrions peut-être nous interrompre pour essayer de faire adopter le rapport du Comité directeur. J'attendais l'arrivée de représentants l'opposition officielle mais aucun d'entre eux n'a assisté à la réunion du Comité directeur, vous vous en souviendrez. Nous avons maintenant le quorum. Je sais que nous sommes pressés par le temps puisque M. Forrestall et moi-même devons vous quitter à 16h15. Vous devez partir à 16h30, je crois, ce qui fait que nous n'aurons plus le quorum pour voter. Ceux qui le veulent pourront évidemment continuer à interroger les témoins. Vous pouvez poursuivre pendant cinq minutes après l'adoption du rapport du Comité directeur et vous aurez donc droit à quinze bonnes minutes.

**M. Benjamin:** Bien sûr.

**Le président:** Vous aurez quinze minutes progressives, ce qui n'est pas du tout conservateur.

Le rapport du Comité directeur a été distribué à tous les membres du Comité. Nous avons rencontré les porte-parole et la réunion s'est déroulée dans les règles malgré l'absence de représentants de l'opposition officielle.

Le rapport contient le calendrier des travaux du Comité pour les trois prochaines semaines. Vous avez cela en mains. Il y a une légère modification au paragraphe 2. C'est une modification mineure. Il est prévu, au paragraphe 2, et le Comité en a à tenir compte dans son rapport, que le sous-ministre participerait aux séances sur les prévisions budgétaires auxquelles participeront les administrateurs du transport aérien, de surface et maritime.

Nous en avons discuté. Je me demande s'il est vraiment nécessaire que le sous-ministre compare en même temps que les administrateurs. Si ma mémoire est fidèle, le rapport reflète fidèlement le consensus qui s'est dégagé, à l'exception de cette omission. C'est la seule modification. Si le Comité souhaite entendre le sous-ministre, nous pouvons l'inviter mais nous comptons surtout sur les administrateurs qui connaissent à fond leur secteur. Ainsi, mis à part la modification à apporter au paragraphe (2), qui précise que le sous-ministre ne

[Texte]

minister will not necessarily be there when we discuss on Tuesday the air surface and marine administrators, I am certainly open for a motion that we approve the steering committee report of April 18.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I so move.

Motion agreed to

**The Chairman:** Thank you for that little point of order.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I thought we had scheduled Tuesday, April 30, as the date to hear from the Minister and witnesses on the Aeronautics Act. I think we had gone that far, had we not? Oh yes, I am sorry, item 4.

**The Chairman:** Paragraph 5; that matter is covered.

**Mr. Benjamin:** I thought on April 30 we were going to hear from the Minister and the witnesses. That was my understanding at the steering committee.

**The Chairman:** Well, it is in camera. There it is in paragraph 4.

**Mr. Benjamin:** Well, we can do that in the morning, but we said we would hear from the witnesses in the afternoon and evening, if necessary, on May 30.

**The Chairman:** I am informed the Minister is not available.

**Mr. Benjamin:** There were also the witnesses in afternoon and evening, if necessary.

**The Chairman:** I agree, I must say I thought that was . . .

**Mr. Benjamin:** The Owners and Pilots Association, the Airline Pilots Association and one or two others that want to appear.

**The Chairman:** Mr. Forrestall. Just a minute.

**Mr. Benjamin:** We had agreed in the steering committee that it would be April 30. We would have an in camera meeting in the morning and witnesses in the afternoon and in the evening, if necessary.

• 1620

**The Chairman:** Let me have Mr. Forrestall comment on that.

**Mr. Forrestall:** I think, Mr. Chairman, if there were a way we could sum up the conclusion of the steering committee meeting, it was that in keeping with the tradition the Minister would appear first. We would have the in camera briefing with respect to the detail of the bill, then we would carry on or continue with the estimates which are in front of us, and when the Minister was available on May 2, he would then appear and introduce his measure and respond to the requirements of the committee with respect to that measure. Then rather than having the difficulty that is posed when witnesses appear before the Minister, I think the traditional way was the way we had decided to proceed. I trust I am correct in that. That was my clear understanding.

[Traduction]

comparaîtra pas nécessairement lorsque nous étudierons, mardi, les administrations du transport aérien, de surface et maritime, je suis prêt à recevoir une motion portant approbation du rapport du Comité directeur du 18 avril.

**M. Gray (Bovaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je le propose.

La motion est adoptée

**Le président:** Je vous remercie de m'avoir permis ce rappel au Règlement.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je croyais que nous avions prévu entendre le ministre et les témoins concernant la Loi sur l'aéronautique le mardi 30 avril. Nous nous étions entendus, n'est-ce pas? Je regrette, cela figure au paragraphe (4).

**Le président:** Au paragraphe (5); cette question est réglée.

**M. Benjamin:** Je croyais que nous allions entendre le ministre et les témoins le 30 avril. C'est ce que j'avais cru comprendre à la réunion du Comité directeur.

**Le président:** La réunion eu lieu à huis clos. La question figure au paragraphe (4).

**M. Benjamin:** Nous pourrions accueillir les témoins en matinée mais nous avons dit que nous leur réserverions, au besoin, l'après-midi et la soirée du 30 mai.

**Le président:** On m'a dit que le ministre ne serait pas libre.

**M. Benjamin:** Nous pourrions aussi entendre les témoins en après-midi et en soirée, au besoin.

**Le président:** J'en conviens; je croyais . . .

**M. Benjamin:** L'Association des propriétaires et des pilotes d'aéronefs, l'Association des pilotes de ligne et un ou deux autres groupes ont demandé à comparaître.

**Le président:** Monsieur Forrestall. Un instant.

**M. Benjamin:** Nous avons convenu en Comité directeur de les entendre le 30 avril. Nous devons tenir une séance à huis clos en matinée et entendre les témoins en après-midi et en soirée, au besoin.

**Le président:** J'aimerais accorder la parole à M. Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, il me semble que nous nous étions entendus à la réunion du Comité directeur pour suivre la tradition et inviter d'abord le Ministre. Nous étions convenus de tenir une séance à huis clos pour examiner les détails du projet de loi, puis de poursuivre notre examen des prévisions budgétaires et ensuite inviter le Ministre à comparaître le 2 mai pour présenter les mesures qu'il envisage et répondre aux questions des membres du Comité. Nous avions donc décidé d'éviter les problèmes que nous pose la comparution des témoins avant celle du Ministre et de suivre la tradition. J'ose croire que je ne me trompais pas. C'est ce que j'avais clairement compris.

[Text]

**The Chairman:** There was discussion; I quite agree with you, Mr. Benjamin. But historically and traditionally, when you have the briefing in camera by officials, the Minister then leads off on the bill in the open session. But we are going to hear witnesses if they want.

**Mr. Benjamin:** I think the Minister is not available on April 30 any time during the day.

**The Chairman:** And he is not available. That is the other problem, as I understand it.

**Mr. Mazankowski:** That is out west, Mr. Benjamin.

**Mr. Forrestall:** We do not need you out there right now; we need you in Ottawa.

**The Chairman:** There is not going to be any real problem. We are going to have witnesses. We have sent notices out to them, so there will be witnesses here.

**Mr. Benjamin:** I am not worried about that score; I was just thinking of the date. I wanted to be here for it.

**The Chairman:** I know, but I think there was that problem that the Minister was not available. That was another problem we ran into after the meeting.

We have a motion to approve the steering committee report with the change of the deputy minister.

Motion agreed to

**The Chairman:** Okay, that is great. You have five more minutes.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have a pile of questions here, but I will leave them for my colleagues. I want to go into something on the sale of the assets of the Southern Railway operated by Conrail to CN and CP—which, by the way, I do not disagree with.

The Minister issued a public statement that the approval was accompanied by a proviso that they must operate a viable railway, I think the words were, for at least 20 years. Does that mean they must operate not only a right of way in trackage, but they must operate a train service that provides freight service and what not to whoever might want to use it and whenever?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, that is correct. I should say this as well, sir: that was not a difficult condition to extract; it was CN and CP that bought the assets, clearly with the intention of maintaining the line and the service.

**Mr. Benjamin:** They did not buy it just for the exit and entry into the United States.

**Mr. Mazankowski:** Certainly that was a condition, but I repeat, there was certainly no difficulty in getting that commitment from them.

**Mr. Benjamin:** So would it be correct to say that Ford Motor Company have no damned excuse, since they will be provided with rail freight service, not to proceed with their

[Translation]

**Le président:** Nous en avons discuté, je suis d'accord avec vous, monsieur Benjamin. Jusqu'ici, nous avons toujours eu une séance d'information à huis clos avec les hauts fonctionnaires, puis le Ministre nous présentait le projet de loi en séance publique. Nous allons entendre les témoins s'ils le veulent.

**Mr. Benjamin:** Je crois que le Ministre ne peut pas se libérer du tout le 30 avril.

**Le président:** Il n'est pas libre. C'est un autre problème si j'ai bien compris.

**Mr. Mazankowski:** Je serai dans l'Ouest, monsieur Benjamin.

**Mr. Forrestall:** Nous n'avons pas besoin de vous là-bas maintenant; nous avons besoin de vous à Ottawa.

**Le président:** Il n'y aura pas réellement de problème. Nous entendrons les témoins. Nous leur avons envoyé convocation et nous aurons donc des témoins.

**Mr. Benjamin:** Ce n'est pas ce qui m'inquiète, je voudrais connaître la date. Je veux pouvoir assister à la réunion.

**Le président:** Je sais, mais notre problème tenait au fait que le Ministre n'était pas libre. C'est un problème dont nous avons pris connaissance après la réunion.

Nous avons une motion portant approbation du rapport du Comité directeur, avec la modification touchant la comparution du sous-ministre.

La motion est adoptée.

**Le président:** Cela me convient. Vous avez encore cinq minutes.

**Mr. Benjamin:** Monsieur le président, j'aurais de nombreuses questions à poser, mais je vais les confier à mes collègues. Je voudrais soulever la question de la vente au CN et au CP des actifs de la *Southern Railway* qui est exploitée par Conrail, et à laquelle je ne m'oppose pas, soit dit en passant.

Le Ministre a dit dans une déclaration publique que l'approbation avait été donnée à condition que l'exploitation soit rentable pendant au moins 20 ans, si je me souviens bien. Est-ce que cela signifie que la société doit exploiter non seulement l'emprise mais aussi un service ferroviaire de façon à fournir les services de transport des marchandises à quiconque le demande, peu importe quand?

**Mr. Mazankowski:** Monsieur le président, c'est exact. J'aimerais ajouter ceci, monsieur: nous n'avons pas eu de mal à imposer cette condition; les actifs ont été achetés par le CN et le CP qui avaient nettement l'intention de continuer à exploiter la ligne et le service.

**Mr. Benjamin:** Ils n'ont pas acheté ces actifs uniquement pour s'assurer un droit de passage aux États-Unis?

**Mr. Mazankowski:** C'était en partie pour cela, mais je répète que nous n'avons pas eu de mal à leur faire accepter cette condition.

**Mr. Benjamin:** Il ne serait donc pas faux de dire que la *Ford Motor Company* n'a pas la moindre excuse pour interrompre l'implantation dans cette région d'une entreprise de fabrication

[Texte]

developments in that area on a parts manufacturing and warehouse operation?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Benjamin, I cannot make investment decisions for Ford Motor Company, but if that is one of their so-called reasons for not proceeding with plans, I think they might be well advised to sit down with CN and CP to determine just what their intentions are. I repeat, that clearly was a condition that was not difficult to extract from them.

**Mr. Benjamin:** Hear, hear!

Mr. Chairman, this is my final question, I guess, before my five minutes run out. I now move to the marine area, computerizing of lighthouses, 272 of them in Canada with personnel operating them. The Coast Guard report of September last, outlining their intentions to automate those over a five year period with computers and the lay-off of these people and the elimination of other services to mariners that lighthouse keepers provide... In contract negotiations the government has pointed to their assistance—in search, rescue, weather information, radio monitoring—when including lighthouse keepers in their contract negotiations as an essential service. So if the negotiations break down they will not be allowed to strike, because they are essential. On the other hand, it is the intention to computerize those lighthouses and do away with those same essential employees. Now, you cannot have it both ways. You either keep the lighthouse keepers because they are essential or tell us they are not essential, including in the collective bargaining that is going on right now.

• 1625

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I will respond to that question briefly. For some of the more specific details, perhaps Mr. Allan can come forth.

This issue has been around for quite some time. It is a bit emotional, almost like the caboose issue.

**Mr. Benjamin:** That is another one coming up bad.

**Mr. Mazankowski:** This has been going on for some 10 or 15 years, I understand. A very important point that the deputy has just reminded me of is... I know how the New Democratic Party reads the Auditor General's report with diligence.

**Mr. Benjamin:** It is our Bible.

**Mr. Mazankowski:** Yes, well I am glad to hear that, because in 1983 he came out with a very strong recommendation in support of the automation of the lighthouses.

All I can say, in a general way, Mr. Benjamin, is that the progress and the process, which is underway, is currently being re-examined and re-evaluated. We are relying to a very large extent upon the advice of the local regional directors of the Coast Guard, because they become very intimately involved in

[Traduction]

de pièces et d'entreposage puisqu'elle sera assurée d'un service de transport des marchandises par rail?

**M. Mazankowski:** Monsieur Benjamin, je ne peux pas prendre les décisions d'investissement pour la *Ford Motor Company*. Mais si elle invoque cette excuse pour ne pas s'implanter dans la région, je crois qu'elle aurait intérêt à rencontrer les représentants du CN et du CP pour savoir quelles sont leurs intentions. Je répète que nous n'avons eu aucun mal à leur faire accepter cette condition.

**M. Benjamin:** Bravo!

Monsieur le président, je vais poser ma dernière question puisque mes cinq minutes sont écoulées je crois. Je vais maintenant parler de l'automatisation des 272 phares du Canada et des personnes qui y travaillent. Dans le rapport qu'elle a rendu public en septembre dernier, la garde côtière a fait part de son intention d'automatiser ses phares sur une période de cinq ans, ce qui entraînera des mises à pied et l'élimination d'autres services fournis à la navigation par les gardiens de phares. Pendant la négociation des conventions collectives, le gouvernement a dit que les postes de gardien de phare étaient des postes essentiels étant donné la participation des employés aux opérations de recherche et de sauvetage, à la diffusion de renseignements météorologiques et à la surveillance radio. Ainsi, s'il y a rupture des négociations, ces employés n'auront pas le droit de faire grève puisqu'ils occupent des postes essentiels. Par ailleurs, on a l'intention d'automatiser ces phares et de mettre à pied des employés essentiels. À mon avis, il y a contradiction. Ou bien les gardiens de phares conservent leurs postes qui sont essentiels, ou vous nous dites que ces postes ne sont pas essentiels, y compris aux fins de la négociation et des conventions collectives présentement en cours.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je vais répondre brièvement à cette question. M. Allen pourra peut-être vous donner des détails plus précis.

Nous débattons de cette question depuis quelque temps déjà. Elle suscite beaucoup de remous, à peu près autant que la question des wagons de queue.

**M. Benjamin:** Voilà une autre question sur laquelle il faudra se pencher sous peu.

**M. Mazankowski:** Si j'ai bien compris, le débat dure depuis 10 ou 15 ans déjà. Le député vient de me rappeler un autre aspect très important. Je sais que les membres néo-démocrates lisent avec diligence le rapport du vérificateur général.

**M. Benjamin:** C'est notre bible.

**M. Mazankowski:** Je suis très heureux de l'entendre puisque le vérificateur général a recommandé très vivement, en 1983, l'automatisation des phares.

Tout ce que je peux vous dire, monsieur Benjamin, c'est que nous poursuivons, à l'heure actuelle l'examen et la réévaluation du processus et des progrès réalisés. Nous faisons largement appel aux conseils des directeurs régionaux de la garde côtière, puisqu'ils travaillent en étroite collaboration avec les collecti-

[Text]

the communities; they meet with the people who rely on these services and get to know them on a very personal basis. We are going through that process right now. I have to say that the automation program is going to continue, but it will certainly continue with discretion and a sense of fairness and in a consultative way. We will certainly take into consideration all those elements that come forth, including the representations of the hon. member.

Mr. Allan, did you have anything to add to that?

**Mr. John Allan (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada):** Mr. Chairman, Mr. Minister, I think the only thing to add is the awareness we have of the multiplicity of functions that are provided at some lighthouse stations that are beyond the lighthouse activities themselves. These functions have an historic significance in the areas concerned. These elements are being assessed as well; they will be assessed, as the Minister said, in the local region and area. So the complexity of ways and means to provide those services additionally to the lighthouse services will be part of the action plan.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, to wind up my time, I just want to say that I do not call this bargaining in good faith. If these lighthouse keepers are redundant, not essential, why would you declare them essential, unless it is for no other reason . . . In the event of a breakdown and a strike situation, you need those lighthouse keepers until you can get your computer in place. Now, that is not bargaining in good faith.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, if what you are suggesting is that this whole approach is being conducted in a confrontational environment, I think the answer is wrong. I would not want the hon. member to suggest that the department is running roughshod or trying to weasel out of its responsibilities. It is being done in an orderly manner, in consultation, to work out all the details. If what the member is suggesting is true—I certainly have not heard it—I would hope he could produce some evidence that this sort of thing is going on. My understanding of the situation is that this sort of phasing out has been conducted in a very thoughtful, caring and humane manner. I am sure if it was otherwise I would be hearing about it.

• 1630

**Mr. Benjamin:** Well, you had better check with the government's negotiating committee with the Public Service Alliance. Maybe somebody in your department is doing this and you do not know about it.

**Mr. Mazankowski:** I get out to the regions quite often and I meet with the regional directors. The member has known me for a long time. He knows I run an open-door shop. If these kinds of things are going on, I am sure I would be getting representations.

**Mr. Benjamin:** Well, I have been informed that . . .

**The Vice-Chairman:** Pardon me, Mr. Benjamin. Your time is up.

[Translation]

tés; ils rencontrent les gens qui dépendent de ces services et en arrivent à les connaître très bien. C'est ce que nous faisons à l'heure actuelle. Je dois vous dire que le programme d'automatisation va se poursuivre, mais de façon discrète et équitable dans le cadre d'un processus de consultation. Nous tiendrons certainement compte de tous les éléments qui nous sont présentés, notamment par l'honorable député.

Monsieur Allan, voulez-vous ajouter autre chose?

**M. John Allan (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, Transports Canada):** Monsieur le président et monsieur le ministre, je voudrais simplement ajouter que nous sommes conscients de la multiplicité des fonctions exécutées dans certains phares et qui débordent les simples fonctions des gardiens de phare. Ces fonctions ont une importance historique dans certaines régions. Nous tenons aussi compte de cet aspect de la question; comme l'a dit le ministre, il en sera tenu compte au niveau régional. Le plan d'action portera donc aussi sur les façons d'assurer ces services en sus du service de phares à proprement parler.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, en guise de conclusion, je tiens à dire que la négociation collective n'est pas menée de bonne foi. Si les postes de gardiens de phare sont redondants, s'ils ne sont pas essentiels, pourquoi avez-vous dit qu'il s'agissait de postes essentiels, si ce n'est pour la seule raison . . . s'il y avait rupture des négociations et si nous nous retrouvions en situation de grève, vous auriez besoin de ces gardiens de phare jusqu'à ce que l'automatisation soit terminée. Vous ne négociez donc pas de bonne foi.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je crois que le député a tort de donner à entendre que notre façon de procéder favorise la confrontation. Je ne voudrais pas que l'honorable député laisse entendre que le ministère cherche à passer outre ou à esquiver ses responsabilités. Le processus se déroule de façon régulière en consultation avec les parties concernées pour régler tous les détails. Si votre affirmation est exacte, et je ne l'ai certainement pas entendue ailleurs, j'espère que vous avez des preuves à l'appui. D'après mes renseignements, cette transformation graduelle se réalise de façon très réfléchie avec beaucoup d'égard pour les personnes touchées. Je suis sûr que, dans le cas contraire, j'en aurais entendu parler.

**M. Benjamin:** Il faudrait vérifier auprès du comité de négociation du gouvernement. Il se peut qu'un fonctionnaire de votre ministère agisse de cette façon sans que vous le sachiez.

**M. Mazankowski:** Je vais assez souvent dans les régions et je rencontre les directeurs régionaux. Le député me connaît depuis longtemps et il sait que les portes de mon cabinet restent toujours ouvertes. S'il en était ainsi, je suis sûr que j'en entendrais parler.

**M. Benjamin:** Eh bien, on m'a dit que . . .

**Le vice-président:** Excusez-moi, monsieur Benjamin, votre temps est écoulé.

*[Texte]*

**Mr. Mazankowski:** I repeat, Mr. Chairman, let Mr. Benjamin bring forth the evidence and we will certainly consider it. I think it is unfair to make that statement. I could really shirk my responsibility, because this is something that has been going on for years. I could say well, it is not my fault. But I can honestly say to this committee that I have no evidence of the kind of allegation the hon. member has brought forth.

**Mr. Benjamin:** Purely for the Minister's information, I was informed today that in the negotiations the lighthouse keepers, among others, have been designated by the Public Service Commission as an essential service, which removes their right to strike.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. We will now pass to Mr. Jourdenais.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président. Je vous souhaite la bienvenue à votre nouveau poste. Je sais que vous allez faire du bon travail.

Permettez-moi de remercier M. le ministre de sa présence, car je sais fort bien que son programme est très chargé. Merci aussi à son équipe.

Je suis peiné de voir que le député de Papineau, M. Ouellet, soit absent, surtout qu'hier, à la Chambre, il a déclaré qu'il se promettait de travailler très fort au Comité des transports. Mais tout de même, j'accepte bien M. Benjamin comme représentant de l'Opposition officielle.

Monsieur le président, j'espère que vous ne trouverez pas le préambule à ma question trop long, mais il est nécessaire à la compréhension de mes questions.

Monsieur le ministre, à la suite des récentes déclarations de M. Jeannot, le président d'Air Canada, et de la polémique qui en a découlé en ce qui a trait à l'aéroport de Mirabel, je dois vous féliciter pour votre décision de garder l'aéroport de Mirabel ouvert.

Je comprends, monsieur le président, que cet aéroport a été construit beaucoup plus pour les années à venir que pour l'époque à laquelle il a été ouvert. Présentement, on le considère comme un «éléphant blanc», mais si on le ferme, il faudra le rouvrir dans 10 ou 15 ans. Les coûts seraient alors aussi élevés, car il faudrait le rénover, puisque le non-usage de l'aéroport l'aurait terriblement détérioré.

De plus, monsieur le président, il faut penser que Mirabel procure de l'emploi à près de 2,696 employés, dont 830 pour les compagnies aériennes, 303 pour les compagnies de service, 345 pour le transport aérien des marchandises, 555 pour les agences gouvernementales et 663 pour les concessionnaires, et que sa fermeture ferait perdre au moins 800 emplois. Il ne faut pas oublier non plus que Mirabel génère des retombées économiques d'environ un milliard de dollars par année.

Je crois que le gouvernement doit plutôt chercher des solutions qui apporteront une certaine rentabilité à cet aéroport. C'est pourquoi je veux encore une fois féliciter le ministre de ne pas prendre à l'aveuglette une décision aussi importante et de ne pas imiter le précédent gouvernement en établissant des politiques irréflechies.

*[Traduction]*

**M. Mazankowski:** Je le répète, monsieur le président, que M. Benjamin m'apporte des preuves et nous allons étudier la situation. Je crois qu'il est injuste de présenter la situation comme il a fait. Je pourrais décliner toute responsabilité car c'est un processus qui remonte à des années et je pourrais dire que ce n'est pas de ma faute. Mais je peux dire en toute honnêteté au Comité que je n'ai aucune preuve à l'appui des allégations faites par l'honorable député.

**M. Benjamin:** Pour la gouverne du ministre, on m'a informé aujourd'hui que les gardiens de phares, entre autres, ont été désignés par la Commission de la fonction publique comme responsables d'un service essentiel, ce qui leur interdit le droit de grève.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Benjamin. Nous allons maintenant donner la parole à M. Jourdenais.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to welcome you to your new position. I know that you are going to do a good job.

I take this opportunity to thank the Minister for being here since I know he has a very busy agenda. I would also like to thank his team.

I am sorry to see that the member for Papineau, Mr. Ouellet, is absent, especially since he stated yesterday in the House that he intended to work very hard in the Transport committee. Be that as it may, I am quite willing to accept Mr. Benjamin as representative of the Official Opposition.

Mr. Chairman, I hope that you will not find the preamble to my question too long but it is necessary to put things in proper perspective.

Minister, following the recent statement made by Mr. Jeannot, the president of Air Canada, and the resulting controversy with respect to Mirabel airport, I feel I must congratulate you for your decision to keep Mirabel airport open.

I realize, Mr. Chairman, that this airport was built more with future requirements in mind than those in existence at the time of its opening. It is now seen as a white elephant but if it is shut down, it will have to be opened again in 10 or 15 years. Costs would then be much greater since renovation would be necessary because the lack of use of the airport would have caused considerable deterioration.

Furthermore, Mr. Chairman, it must be realized that Mirabel provides employment to approximately 2,696 employees, 830 working for airlines, 303 for service companies, 345 for air freight, 555 for government agencies and 663 for the franchise holders, and the shut down of this airport would result in the loss of at least 800 jobs. We must also keep in mind that Mirabel generates economic spinoffs of about \$1 billion a year.

I believe that the government should attempt to look for solutions to bring about a certain profitability for this airport. This is why I wish to congratulate once again the Minister for refusing to blindly make a decision as important as this and not imitating the unconsidered way in which the previous government established policies.

[Text]

Dans ce contexte, monsieur le président, le ministre est-il en mesure de nous dire aujourd'hui où en est rendu dans ses travaux le Comité consultatif sur le développement des aéroports de la région de Montréal? Est-ce que quelque chose a transpiré depuis le début des travaux?

• 1635

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, first of all, I want to say to the hon. member that I appreciate his remarks and his support. I can say that kind of support is not very broad across the country. I have been roundly criticized and ridiculed by some so-called thoughtful editorialists and journalists. They even accused me of smoking something that was not tobacco. But it does give me an opportunity to respond. First of all, I can say this, Mr. Chairman: You are looking at a person who over the years has been as critical as anyone else about Mirabel, about the fact that it was built and where it was built. I think that we should state fairly categorically, right at the outset, that it was a political decision that determined its location and the fact that it was built at all.

I think you will recall that the building of huge airports was really in vogue during that particular period—one was almost built in Pickering. But thanks to the combined forces of the opposition and other local interest groups, more thoughtful common sense prevailed and that did not occur.

So we have a situation where we have a facility in existence that is not recovering its costs. I think it is quite easy for some who may sit on the sidelines to suggest the best course of action would be to mothball it. I think it was a course of action that I considered when I occupied this position back in 1979. However, in order to do that you have to have all the facts and figures at your disposal. Mr. Chairman, if you might allow me to elaborate, I would like to say that when you consider the option of mothballing, you do not necessarily save all that much money.

On the basis of an analysis that was conducted by the department, we have direct operating costs in the order of \$28.5 million. The revenues are in the order of \$24 million. This is 1984-85, and I am using approximate figures. So in terms of net operating loss, you are looking at a figure of \$4.5 million. The figures of \$30 million and in that vicinity come into effect when you consider depreciation, which is \$17.8 million, and when you consider overhead. And by overhead we mean Mirabel's contribution to the overall maintenance of the Canadian airport system. If you were to mothball it, those figures of \$17.8 million and \$7.7 million would not in effect be savings. The \$17.8 million depreciation would still be in existence, because the building, the facility would still be there.

The \$7.7 million overhead would have to be reallocated to other airports. So on an airport system, if you were to mothball it, you would have a net saving of \$4.5 million.

But on the other side of the ledger, you would then have certain mothballing costs. You would still have to maintain the facility. You would have to divert the traffic from Mirabel to

[Translation]

In this context, Mr. Chairman, is the Minister in a position to tell us today what stage has been reached by the advisory committee on the development of airports in the Montreal region? Have there been any developments since it began its work?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je tiens à dire d'abord à l'honorable député que j'apprécie ses observations et son soutien. Je peux dire que ce genre d'appui ne m'a pas été accordé de façon très généreuse dans le pays en général. J'ai été vertement critiqué et ridiculisé par certains éditorialistes et journalistes qui ont la réputation d'être des personnes réfléchies. Ils m'ont même accusé de fumer quelque chose qui n'était pas du tabac. Mais cela me donne une occasion de répondre. Tout d'abord, je peux vous dire ceci, monsieur le président: comme bien des autres personnes, j'ai toujours trouvé à redire à la construction de l'aéroport de Mirabel et à son emplacement. Je crois qu'il faut préciser clairement bien au départ que la construction de cet aéroport a été une décision politique tout comme le choix de son emplacement.

Vous vous rappelez sans doute que la construction d'aéroports énormes était à la mode à cette époque, et on en a failli construire un à Pickering. Mais grâce aux efforts conjugués de l'opposition et de groupements locaux, le bon sens a prévalu et ce projet ne s'est pas réalisé.

Nous avons donc maintenant une situation où les installations ont été construites mais n'ont pas atteint leur seuil de rentabilité. Il est facile pour un observateur de préconiser la fermeture de cet aéroport. C'est une solution que j'avais envisagée quand j'ai occupé ce portefeuille en 1979. Cependant, pour prendre cette décision il faut disposer de tous les faits et de tous les chiffres. Monsieur le président, si vous me permettez de donner de plus amples détails, je voudrais vous signaler que la fermeture ne représente pas forcément des économies importantes.

D'après une étude faite par le ministère, l'exploitation directe nous coûte environ 28.5 millions de dollars. Les recettes se chiffrent à environ 24 millions de dollars. Ce sont les chiffres pour 1984-1985, et ils sont approximatifs. Il s'agirait donc d'une perte nette de 4,5 millions de dollars. Le chiffre de 30 millions de dollars comprend la dépréciation, qui est de 17,8 millions de dollars, et les frais généraux. Par frais généraux nous entendons la part que représente Mirabel dans l'entretien général du réseau des aéroports canadiens. La fermeture de Mirabel ne permettrait pas d'économiser ces deux postes de 17,8 millions de dollars et de 7,7 millions de dollars. La dépréciation de 17,8 millions de dollars se maintiendrait car les installations subsisteraient.

Quant aux frais généraux de 7,7 millions de dollars, ils devraient être répartis entre les autres aéroports. Cela veut dire que l'économie nette que permettrait la fermeture de Mirabel serait de 4,5 millions de dollars.

Par contre, il y aurait certains frais reliés à la fermeture. Il serait nécessaire de continuer l'entretien des installations. Il faudrait détourner la circulation aérienne de Mirabel à Dorval,

[Texte]

Dorval, and that would mean you would have to expand the facilities at Dorval. It is estimated that would cost something in the order of \$135 million to \$150 million. You would have a net loss of 1,500 person years of employment.

• 1640

The other thing that seems to be overlooked is the potential for claims against the Crown by the private business and concessions who have contracted in good faith to carry on the services at Mirabel, and that could range anywhere from \$100 million to \$140 million or \$150 million.

Also, we are all forgetting that there are restricted hours of operation at Dorval. Mirabel is a 24-hour airport, and it is making quite a name for itself in terms of its capacity to handle cargo. Cargo planes fly at night. I do not know why, but that is usually when they like to take off. I can tell you that if we were to divert all that traffic to Dorval we would, without doubt, have some screaming and hollering.

So the figures just simply do not add up when you look at it in terms of maximizing and coming up with the best net saving to the Canadian taxpayer and to the Canadian airport system.

For example, I mentioned cargo. Mirabel handled 65,800 tonnes in 1981. It is projected that it will handle 92,000 in 1985 and that figure will go up to 114,000 by 1988. Those are pretty firm figures.

So it is true that the traffic volumes in terms of passengers have not grown very much, but with the action course we are looking at every conceivable way and method to encourage more traffic there and to make Mirabel work.

At some point in time in the not-too-distant future Mirabel may very well become the kind of airport that will fulfil the total service requirements of the Montreal region. I think that for us to attempt to steer more traffic into Dorval would be fraught with a considerable amount of danger as well. It is not an easy issue to resolve, but it does not do anyone any good to come up with simplistic solutions unless you have all the facts.

Mr. Chairman, at some point in time we could certainly brief the committee about the hard facts and the statistical data and the projections for Mirabel. We could even provide a document or a statement that may outline all the options that have been considered and the implications of those options. If that is what the committee would require I would be very happy to provide that, because I think that as learned members of the Transport committee you would certainly want to know all the facts before you made any sort of a public pronouncement or statement on it. And you may want to make some sort of a statement when you file your report emanating from your analysis of the estimate process.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Minister. I think, on behalf of the Standing Committee on Transport, we will accept your proposal to us. I believe personally, as well as I am sure the other members of the committee do, that the Canadian taxpayer has the right to know what is happening with Mirabel airport and the explanations and the reasons why the government is proceeding the way it does. So we will definitely take

[Traduction]

ce qui impliquerait un agrandissement des installations à Dorval. On a calculé que le coût serait de l'ordre de 135 à 150 millions de dollars. Il y aurait aussi une perte nette de 1,500 années-personnes.

On a tendance aussi à oublier les demandes d'indemnités que pourraient faire à la Couronne les entreprises privées et les concessions ayant passé contrat de bonne foi pour offrir leurs services à Mirabel, et ce montant pourrait aller de 100 à 140 ou 150 millions de dollars.

De plus, on oublie qu'il y a des restrictions sur les heures d'utilisation de Dorval. Mirabel est ouvert 24 heures et il commence à se faire une bonne réputation pour sa capacité dans le domaine du fret aérien. Les avions cargos volent la nuit. Je ne sais pas pourquoi, mais c'est généralement la nuit qu'ils décollent. Je peux vous affirmer que si tous ces vols étaient détournée sur Dorval, cela provoquerait un beau tollé.

On voit donc que la situation n'est pas si simple quand il s'agit de déterminer quelle solution représente la plus grande économie pour les contribuables canadiens et le réseau des aéroports canadiens.

Par exemple, j'ai mentionné le fret aérien. Mirabel a fait transiter 65,800 tonnes en 1981. On prévoit que ce chiffre va s'établir à 92,000 tonnes en 1985 et à 114,000 tonnes d'ici 1988. Ce sont des projections assez fiables.

Certes, le nombre de passagers n'a pas beaucoup progressé, mais nous étudions toutes les méthodes concevables afin d'augmenter le taux d'utilisation et améliorer la rentabilité de Mirabel.

Dans un avenir plutôt rapproché, il se peut fort bien que Mirabel devienne un aéroport qui remplit toutes les demandes de services pour la région de Montréal. La décision de dérouter davantage de vols vers Mirabel entraînerait aussi un élément considérable de danger. Ce n'est pas une question facile à résoudre, mais il ne sert à rien de proposer des solutions simplistes sans avoir tous les faits.

Monsieur le président, nous pourrions certainement tenir une séance d'information pour le Comité afin de présenter toutes les données statistiques et les projections concernant Mirabel. Nous pourrions même vous préparer un document décrivant toutes les options qui ont été envisagées et les conséquences de ces options. Je serais heureux d'offrir cela au Comité si cela intéresse les membres, car je crois qu'en tant que membres du Comité des transports, vous voudriez certainement connaître tous les faits avant de vous prononcer publiquement sur cette question. Et vous voudrez peut-être aussi faire une déclaration quand vous déposerez votre rapport après l'étude des prévisions budgétaires.

**Le vice-président:** Merci, monsieur le ministre. Je crois que nous allons accepter votre proposition au Comité permanent des transports. Personnellement, comme d'autres membres du Comité, je suis sûr que les contribuables canadiens ont le droit de savoir ce qui se passe à l'aéroport de Mirabel et pourquoi le gouvernement a décidé de suivre la voie qu'il a choisie. Nous

## [Text]

note of that and we would hope to hear from you in the near future.

Monsieur Jourdenais, il vous reste deux minutes.

**M. Jourdenais:** D'accord. J'allais poser une autre question sur Mirabel, mais vous y avez presque répondu. Je vais simplement faire une remarque.

Cet après-midi, à la Chambre, j'ai fait une déclaration en vertu de l'article 21. C'était au sujet d'une compagnie qu'on appelle Nationair, qui est très optimiste et qui pourrait certainement aider le gouvernement. Cette compagnie a déclaré ceci:

Il est évident que les transporteurs établis... l'objectif ultime est la fermeture de Mirabel.

• 1645

Ce sont de nouveaux transporteurs et ils veulent que Mirabel reste ouvert. Ils veulent même que l'aéroport prenne de l'expansion. Ce sont probablement des gens que vous pourriez rencontrer à votre comité consultatif.

Je vais poser une petite question sur VIA Rail, parce que dans mon comté, il y a 1,800 personnes qui travaillent pour le CN ou pour VIA Rail. Je voudrais savoir où en est le projet de loi concernant VIA Rail. Quelle forme prendra-t-il? Portera-t-il uniquement sur VIA Rail ou englobera-t-il tous les services voyageurs ferroviaires au Canada?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, first of all, getting back briefly to Mirabel, I should say our department has suggested that if we were to have an increase in activity of two 747s daily flying into Mirabel, that would put us in a break-even position with the operating costs. That is how close we are.

**Mr. Jourdenais:** You need a good promoter.

**Mr. Mazankowski:** On the second part of the question, as I said in my earlier statement, we are not only hoping to provide for a legislative framework for VIA Rail that is basically to cover inter-city services, but also for commuter services as well, and access to rail rights-of-way and corridors. So it will be primarily devoted to VIA and giving it a clear mandate, but in addition to that it will have sufficient latitude to accommodate some aspects of commuter rail. It will really be called a railway passenger act, rather than simply a VIA Rail act.

**Mr. Gottselig:** I as well would like to welcome the Minister and his officials here this afternoon.

I have been in my riding a considerable amount of time recently and have had the opportunity to meet with many producer groups. In Saskatchewan now the spring ratepayers' meetings of the rural municipalities are very popular. I have had the opportunity to address two or three of those meetings, as well as the producer groups of the co-operatively owned elevators. I guess the biggest concern they have, and the concern they keep voicing, is the loss of the Crow benefit and the present method of payment, and what is in store in the review that is coming up on that. I know it is a very difficult question to deal with and there was a great problem for the

## [Translation]

allons donc en prendre note et nous espérons recevoir une réponse de vous bientôt.

Mr. Jourdenais, you have two minutes left.

**Mr. Jourdenais:** Yes. I was going to ask you another question about Mirabel but you almost gave me the answer. I will just make a remark.

This afternoon I made a statement in the House pursuant to Standing Order 21. It concerned a company known as Nationair. It is very optimistic and could certainly help the government. This company declared the following:

It is obvious that for the established carriers... the ultimate aim is the shutdown of Mirabel.

This company is a new one and they want Mirabel to stay open. They even want the airport to be expanded. These are probably people that you could meet in your advisory committee.

I will now ask a short question about VIA Rail since there are 1,800 persons working for CN or for VIA Rail in my riding. I would like to know what stage the VIA Rail bill is at. What form will it take? Will it deal solely with VIA Rail or all passenger train services in Canada?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, pour en revenir brièvement à la question de Mirabel, d'après le ministère, si nous avions deux 747 supplémentaires qui atterrissaient à Mirabel, cela nous permettrait d'atteindre le seuil de rentabilité en ce qui concerne les frais d'exploitation. Cela vous donne une idée du peu d'écart.

**M. Jourdenais:** Il vous faut un bon promoteur.

**M. Mazankowski:** Quant à la deuxième partie de la question, comme je l'ai dit dans ma déclaration, nous espérons non seulement prévoir un cadre législatif pour Via Rail dans le cas des services interurbains mais aussi pour les services de banlieue et l'accès aux emprises des chemins de fer et aux corridors. Le projet de loi va donc porter principalement sur Via Rail, en précisant son mandat, mais il comportera aussi certaines dispositions concernant le service de banlieue. Cela sera donc une loi sur les services passagers, plutôt qu'une loi portant uniquement sur Via Rail.

**M. Gottselig:** Je voudrais souhaiter la bienvenue au ministre et à ses collaborateurs.

J'ai passé beaucoup de temps dans ma circonscription récemment et j'ai rencontré de nombreux groupes de producteurs. En Saskatchewan, les réunions des contribuables des municipalités rurales sont très fréquentées au printemps. J'ai pris la parole lors de certaines de ces réunions et devant les groupes de producteurs des silos coopératifs. La préoccupation principale qu'on entend régulièrement concerne la disparition des taux spéciaux du Nid-de-Corbeau et la méthode actuelle de paiement aussi bien que les dispositions futures une fois l'examen terminé. Je sais que c'est une question très complexe

## [Texte]

various producer groups to get some common opinions up there.

One of the things that seem to be troubling them greatly is the lack of accountability by the railroads. They feel the railroads in getting this freight subsidy are not playing ball in some of the other areas. Along those lines, probably the one area mentioned the most is the treatment the employees of both railroads are getting. I have received letters particularly from the CP employees who have had jobs phased out. Some of them appear to be very unjustly dealt with. I cannot see how the railroad can do some of the things they are doing, particularly in view of the radio advertisements they keep putting on, in which long-term employees supposedly are saying things like, well, if I had to do it over again, I would do it for nothing. Some employees say they basically have done that already.

There is a great concern out there particularly with the safety feature of the proposed removal of the caboose. I think probably of all the features that are considered there, the safety factor has to be the highest.

• 1650

This recent PCB spill points out the need for great concern and caution in moving in that area. Mr. Minister, you and your officials are to be complimented for the speedy action and the co-operation your department has displayed in cleaning up that PCB spill. The PCB spill and any environmental damage occurring today through the use of chemicals—be it misuse, accidental or whatever—is a matter that we have to take very, very seriously. There is no doubt, as I said, that you and your officials are to be complimented for that.

People have indicated to me their concerns about the removal of the RCMP at the airport. Those of us who come from rural areas particularly have become accustomed to seeing the RCMP there as our police force. There is a certain amount of protection afforded just by their appearance, by their being there. People feel comfortable about that. We know how well trained they are and how responsive they are. It gives a feeling of safety to know the RCMP is in charge of security at the airports.

The openness your department is displaying is very obvious. On a recent trip to B.C. with the transport committee, I was very impressed by the comments from the people we were dealing with, particularly the Indian bands. They were telling us that it was the first time a standing committee of the House of Commons had come out to their area, listened to their concerns, and actually gone out into the field and looked at these concerns as they were pointed out. That is something they had not been accustomed to. The previous government had had a very parochial attitude toward them. They made mention of the fact that they were happy that you, Mr. Minister, and your colleague, the Minister of Fisheries, had come out to Vancouver and met with them as well.

## [Traduction]

et qu'il a été très difficile aux groupes de producteurs d'en arriver à un consensus à ce sujet.

Une question qui semble les perturber beaucoup est le fait que les compagnies de chemin de fer ne doivent pas rendre de comptes. Ils estiment que les chemins de fer, tout en recevant cette subvention pour le transport de marchandises, refusent de s'acquitter de ces responsabilités dans certains autres domaines. On parle notamment du traitement réservé aux employés des deux sociétés de chemin de fer. J'ai reçu des lettres, surtout des employés du CP dont les postes ont été supprimés. Dans certains cas ils semblent avoir été traités très injustement. Je ne comprends pas comment les chemins de fer peuvent justifier certains de leurs actes, surtout quand on entend leurs annonces à la radio où des employés de longue date affirment que, si c'était à refaire, ils seraient prêts à travailler pour rien. Certains employés disent que cette description n'est pas loin de leur propre réalité.

Les gens se sont montrés très préoccupés, surtout par l'aspect sécuritaire de l'élimination proposée du fourgon de queue. De tous les éléments qui entrent en ligne de compte, je crois que c'est l'aspect sécuritaire qui est de loin le plus important.

Ce récent déversement de PBC fait ressortir la nécessité d'une vigilance et d'une circonspection très grandes devant cette question. Monsieur le ministre, vos collaborateurs et vous-même devez être félicités pour la rapidité et l'esprit de coopération dont vous avez fait preuve pour le nettoyage de ce déversement. Un déversement de PBC ou tout autre dommage écologique dû à l'utilisation de substances chimiques, que ce soit une mauvaise utilisation, un accident ou autre chose, doivent être pris très au sérieux. Nul doute, comme je l'ai dit, que vos collaborateurs et vous-même devez être félicités pour cela.

Certains m'ont fait part de leur inquiétude depuis que la GRC n'était plus à l'aéroport. Certains d'entre nous, qui sommes originaires de la campagne, sont habitués de considérer la GRC comme leur corps de police. La simple présence des agents donne un sentiment de protection. Les gens sont à l'aise. Nous savons qu'ils sont bien entraînés et qu'ils réagissent rapidement. On se sent en sécurité de savoir que la GRC est responsable de l'ordre dans les aéroports.

La franchise des fonctionnaires de votre ministère est incontestable. Lors d'un voyage récent en Colombie-Britannique avec le Comité des transports, j'ai été très impressionné par les observations de ceux qui comparaissaient, surtout des bandes indiennes. On nous a dit que c'était la première fois qu'un Comité permanent de la Chambre des communes se rendait sur place pour écouter leurs préoccupations et constater le bien-fondé des craintes dont ils nous faisaient part. Il semble que les gens n'étaient pas habitués à cela. Le gouvernement précédent s'était montré beaucoup plus fermé face à eux. Ils ont précisé qu'ils étaient heureux que vous, monsieur le ministre, de même que votre collègue, le ministre des Pêches, vous vous soyez rendus jusqu'à Vancouver pour les rencontrer.

## [Text]

The Secretary-Treasurer of the Grain Services Union made mention of the fact that it was very obvious to them that there was a new crew in charge. The openness they were finding in dealing with your department and with others of government certainly illustrates very much that there is a new government in power now.

I would like to urge you also not to dismantle the old elevator at Prince Rupert. I am speaking as a producer and representing producer groups in large part from my riding. We all know what the farm economy is like. I grew up on a farm and spent my entire life there. It is a series of peaks and hollows. We go from good times to bad with the weather. Last year we suffered a drought over much of western Canada. Granted, our production is down accordingly, but we know that will change. We are very hopeful that the marketing situation in the world will change. When that change occurs, we have to have that surge capacity to deal with the markets. I think if this elevator could be cleaned out and refurbished and the necessary work done to upgrade it . . . You know, from our examination on the sight, brief though it was—and it was a very wet day there—it looks structurally sound. It is just totally unacceptable to think that facility may be demolished.

That is all I have to say. Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Excuse me, Mr. Minister, I would like to thank Mr. Gottselig for being brief and concise in his remarks.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I will try to be equally brief and concise. Mr. Gottselig has covered a number of issues in his questions.

First of all, Mr. Chairman, I will deal with the issue of accountability under the Western Grain Transportation Act. There are some rather elaborate provisions within the act that compel the railways to be accountable with respect to investment, service, performance and things of that nature. While it is not understood—and of course, I think the bill is a very complex piece of legislation—there really are some rather clear responsibilities imposed upon the railways in terms of accountability. In the amendments to the act we are bringing in, we are going to expand on that to provide—I guess it is improper for me to talk about legislation that has not been unveiled, but it would be my intention to try to improve that provision of accountability as it applies to the producers. If you will recall, during the course of the election campaign we talked to a great extent about the railways holding regular accountability sessions with the producers, something like what is done with the Canadian Wheat Board, along that pattern, along that style. The CNR has been doing that to some extent. I have been following some of those meetings, and I think they have been beneficial to both the CNR and the producers.

• 1655

With respect to the treatment of railway employees, that really is an issue that has to be considered under the collective agreement. I think with the bargaining process currently

## [Translation]

Le secrétaire trésorier de la *Grain Services Union* a même précisé que le changement d'équipe était évident. L'ouverture qu'ils décèlent lorsqu'ils font affaire avec votre ministère et avec d'autres aussi prouve que c'est un tout nouveau gouvernement qui est au pouvoir.

Je vous prierais également de ne pas démanteler l'ancien silo à grains qui se trouve à Prince Rupert. Je parle en tant que producteur représentant d'autres producteurs qui se trouvent surtout dans ma circonscription. Nous connaissons tous l'économie agricole. J'ai été élevé dans une ferme et j'y ai passé toute ma vie. L'économie agricole a une courbe en dents de scie. On passe des vaches grasses aux vaches maigres suivant la météo. L'an dernier, dans presque tout l'Ouest canadien, nous avons souffert de la sécheresse. Évidemment, notre production s'en est ressentie, mais nous savons qu'il n'en sera pas toujours ainsi. Nous espérons que le marché international changera. Lorsque cela se fera, il nous faudra avoir la capacité de répondre aux marchés. Je crois que si ce silo était nettoyé et rénové, bref que si l'on y faisait la réfection nécessaire . . . d'après ce que nous avons pu constater, même si la visite a été très brève et qu'il pleuvait ce jour-là, la structure nous a paru très saine. Il est tout à fait inacceptable de démolir ce bâtiment-là.

C'est tout ce que j'avais à dire. Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Excusez-moi, monsieur le ministre, je tiens à remercier M. Gottselig d'avoir fait des remarques aussi brèves.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'essaierai d'être aussi bref. M. Gottselig a soulevé plusieurs questions.

Monsieur le président, je vais d'abord traiter de la responsabilité prévue pour la Loi sur le transport du grain de l'ouest. On y trouve certaines dispositions plutôt complexes qui tiennent les compagnies ferroviaires responsables des investissements, du service, du rendement et d'autres choses de ce genre. Même si on ne comprend pas très bien, car la loi est très complexe, on impose nettement une certaine imputabilité aux compagnies de chemins de fer. Les modifications au projet de loi que nous allons proposer vont élargir tout cela afin de . . . Je crois qu'il est inopportun d'en parler puisque le projet de loi n'a pas encore été déposé, mais disons que j'ai l'intention d'améliorer les dispositions d'imputabilité qui touchent les producteurs. Vous vous souviendrez que durant la campagne électorale, nous avons longuement parlé des compagnies de chemins de fer qui se réunissent régulièrement avec les producteurs pour leur rendre des comptes, un peu comme on le faisait à la Commission canadienne du blé. C'est ce qu'a fait le CN dans une certaine mesure. J'ai suivi ce qui s'est passé durant certaines de ces réunions, et je crois qu'elles ont profité autant au CN qu'aux producteurs.

Quant à la façon dont sont traités les employés de chemins de fer, il faut envisager cela à la lumière de la convention collective. Comme des négociations sont en cours, je ne peux

[*Texte*]

underway, it would be improper for me to comment other than to note the concern that Mr. Gottselig has mentioned.

With respect to safety, I think you are aware of the fact that we caused some elaborate hearings to be held across the country—pre-test hearings with respect to the removal of the caboose before the testing could take place—to give people across the country an opportunity to express their views before the actual testing occurs. That is still before the CTC, and they will be dealing with that. That is one thing we undertook and we think it was very useful.

There has been a tremendous amount of improvement in the area of safety in the last five years. I think perhaps the passage of the transport of dangerous goods legislation was prompted by the Mississauga incident, but improvement has been made in terms of increased inspections, hot-box detectors, improved radio communications, and various detectors. We are continuing the placement of cars containing dangerous goods. In the incident out at Pembroke, had the regulation concerning the placement of the car carrying a dangerous good not been applied, I think we could have really had a catastrophe. A lot has been done, and I think the results are clearly demonstrated in the fact that we have not had a really serious, a major incident—they are all serious, but certainly not catastrophic.

With respect to your comments on the RCMP, I certainly will take your comments as a representation. But as I think you heard me reply to Mr. Benjamin, there is a balancing act we have to carry on. There is a saving of \$1.5 million, approximately, in that exercise. We are committed to reducing the cost of government, and it can only be done two ways—either by raising the cost of government or by reducing the services or extracting the best efficiency possible.

You talked about consultation, which is a very important pillar of our government. We are going to continue to consult. It takes a little longer that way. It is perhaps a little more frustrating at times, but I think the work of the committee was a clear indication of what you can achieve through a process of consultation. I repeat, your comments on the Prince Rupert Grain Terminal No. 1 and the fact that you were able to come forth with a very solid and strong recommendation I think certainly strengthens our hand in trying to maintain that facility for the future, be it two or three years down the road or be it six months down the road. I should make it very clear that we as a government do not really hold the hammer. I mean, the terminal is in the hands of the Prince Rupert Grain Terminal or the consortium. It is theirs, and all we can do is to use our influence and prevail upon them to reconsider their action of dismantling the facility.

I hope I have touched upon the highlights, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Minister. We will now pass to Mr. Belsher.

[*Traduction*]

pas me permettre de faire quelque commentaire que ce soit, sinon pour noter en passant les soucis qu'a exprimés M. Gottselig.

Pour ce qui est de la sécurité, vous savez probablement que nous avons organisé certaines audiences un peu partout dans le pays, des audiences en quelque sorte préliminaires à propos de la suppression des wagons de queue, avant même que les tests n'aient lieu, afin de permettre aux gens, où qu'ils habitent, d'exprimer déjà leur opinion. La question n'a pas encore été réglée par la CCT qui doit s'en charger. Voilà un projet que nous avons entrepris et qui a été très utile.

Pour ce qui est de la sécurité, il y a eu de nettes améliorations depuis cinq ans. L'adoption d'une Loi sur le transport de matières dangereuses a été suscitée par l'accident de Mississauga, mais d'autres améliorations ont été apportées comme un nombre accru d'inspections, de détecteurs de boîtes chaudes, de meilleures communications radio, et divers autres types de détecteurs. Nous continuons à disposer spécialement les wagons qui renferment des substances dangereuses. Lors de l'incident qui s'est produit à Pembroke, si le règlement dictant l'endroit où doit se trouver les wagons contenant une substance dangereuse n'avait pas été appliqué, nous aurions pu avoir une vraie catastrophe. On a déjà fait pas mal, et je crois que cela se constate du fait qu'il n'y a pas eu d'accident vraiment grave . . . En fait, ils sont tous graves, mais il n'y en a pas eu de catastrophique.

Pour ce qui est de la GRC, je vais en prendre note. Vous avez entendu ce que j'ai répondu à M. Benjamin, à savoir que nous devons jouer les équilibristes. En faisant cela, nous économisons environ 1.5 million de dollars. Comme nous nous sommes engagés à diminuer les dépenses de l'État, nous n'avons pas tellement le choix, il nous faut diminuer les services en essayant d'obtenir la plus grande productivité possible.

Vous avez parlé de consultation, ce qui est l'un des piliers de notre gouvernement. Nous allons continuer à consulter les gens. Cela peut prendre un peu plus de temps, c'est parfois un peu plus frustrant aussi, mais je crois que les travaux du Comité ont bien fait ressortir ce que nous pouvons réaliser grâce à la consultation. Ce que vous avez dit à propos du silo numéro 1 de Prince Rupert et le fait que vous ayez réussi à présenter une recommandation bien étayée, tout cela va renforcer notre position qui est d'essayer de préserver ce bâtiment pour l'avenir, que ce soit pour dans deux ou trois ans ou pour dans six mois seulement. Ce n'est pas nous, au gouvernement, qui allons décider de démolir. Le silo appartient au consortium qui l'administre. C'est sa responsabilité propre. Nous ne pouvons qu'exercer notre influence pour le faire revenir sur sa décision de démolir le bâtiment.

J'espère avoir répondu aux points principaux, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur le Ministre. Nous allons maintenant passer à M. Belsher.

[Text]

[Translation]

• 1700

**Mr. Belsher:** Mr. Chairman, I will only take about three minutes, because I have to be at another meeting; otherwise, a lot of my caucus cohorts on destabilization will be unhappy with me.

Mr. Minister, with regard to the Western Grain Stabilization Act, how long a time will this take to work through these possible changes? I allude to the problem the feed grain people in southern British Columbia have brought to my attention where their counterparts across the border are able to have feed grain delivered to their mills at a lower price than they can buy it out of the terminal in Vancouver, because of the difference of the export price out of the Port of Vancouver versus feed grain purchased for domestic purposes. It is a case of a timeframe, and I am not sure how it is going to be dealt with.

**Mr. Mazankowski:** Are you talking about the Western Grain Transportation Act, the Western Grain Stabilization Act, or are you talking about the Domestic Feed Grain Policy?

**Mr. Belsher:** Mr. Chairman, it is a combination of the two, I believe, because at the export price there is a subsidy for feed grain.

**Mr. Mazankowski:** Well, I am really treading into my colleague's domain here, Mr. Chairman, but I will try to answer it this way. The Domestic Feed Grain Policy, as it is currently in place, is being reviewed and reassessed by my colleague, the Minister of State for the Canadian Wheat Board, and I think the points the hon. member has raised will be taken into account during that particular feature.

I might just say as well—I knew there was one other point I missed in Mr. Gottselig's question, which really to some extent ties into this question with respect to the Western Grain Transportation Act. As you know, there has been a commission of inquiry conducted into the method of payment. The inquiry was to have concluded its work by March 31. It has. The report is in my hands and it will be tabled consistent with the provisions of the act—which means, I think, it has to be made public by the end of this month. The recommendations within the report will have some bearing on the points the hon. member has raised. So if this committee wishes, it could be a subject matter for consideration.

**The Vice-Chairman:** A short question, Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Would the further deregulation of airlines be tied into the National Transportation Act or will it be going ahead on its own?

**Mr. Mazankowski:** I am sorry.

**Mr. Belsher:** If there is further deregulation within the airline industry, will that be tied into the National Transportation Act as it is coming forward for further study, or will it go on its own?

**M. Belsher:** Monsieur le président, je ne parlerai que trois minutes car je dois me rendre à une autre réunion. Sinon, bon nombre des mes collègues du caucus m'en voudront.

Monsieur le ministre, à propos de la Loi sur la stabilisation concernant le grain de l'Ouest, combien de temps faudra-t-il pour aboutir à ces modifications? Je fais allusion au problème qu'ont les producteurs de provende du sud de la Colombie-Britannique puisque les producteurs américains peuvent faire livrer des provendes à leurs moulins à un prix inférieur à celui auquel il se vend à Vancouver; cela s'explique par la différence entre le prix à l'exportation et le prix au port de Vancouver des provendes réservées au marché canadien. Je pense que c'est surtout un problème d'échéance, mais je ne suis pas certain du moment auquel le problème sera réglé.

**M. Mazankowski:** Voulez-vous parler de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, de la Loi sur la stabilisation concernant le grain de l'Ouest, ou de la politique sur les provendes canadiennes?

**M. Belsher:** Je crois que je parle un peu des deux puisqu'on subventionne les provendes exportées.

**M. Mazankowski:** Je vais plutôt marcher dans les plates-bandes de mon collègue, monsieur le président, en essayant de répondre à cette question. La politique sur les provendes canadiennes est en train d'être revue et réévaluée par mon collègue le ministre d'État responsable de la Commission canadienne du blé. Je crois donc que les problèmes soulevés par l'honorable député seront étudiés dans ce cadre-là.

J'ajouterai—et je savais bien que j'avais oublié quelque chose en répondant à M. Gottselig—que cette question est plus ou moins reliée à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Comme vous le savez, on a créé une commission d'enquête pour étudier le mode de paiement. La commission devait terminer ses travaux le 31 mars; elle a respecté l'échéance. J'ai maintenant le rapport en main et il sera déposé conformément aux dispositions de la loi, c'est-à-dire qu'il sera rendu public à la fin du mois. Les recommandations que contient ce rapport auront un certain effet sur ce qu'a souligné le député. Si le Comité le désire, il pourrait très bien étudier le rapport.

**Le vice-président:** Une dernière question assez courte, monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Est-ce que la nouvelle dérèglementation des compagnies aériennes se fera par le biais de la Loi nationale sur les transports ou est-ce qu'elle se fera de façon indépendante?

**M. Mazankowski:** Je vous demande pardon.

**M. Belsher:** Si l'on envisage de déréglementer davantage les transports aériens, est-ce qu'on attendra pour ce faire la révision prévue de la Loi nationale sur les transports, ou cela se fera-t-il indépendamment?

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Well, the National Transportation Act will outline the broad principles. There are various other pieces of legislation, namely the Aeronautics Act and certain regulations which will govern any scaling-down of regulation as it relates to the aviation industry. We have adopted sort of a go-slow approach, a consultative approach. The momentum is building. We are proceeding in close consultation with the carriers and with the workers, because I do not think we can follow willy-nilly the U.S. style. I think we have a different environment here and we have opted for an approach, which would see an aviation policy evolve that was consistent with Canada's unique needs and developed by Canadians to serve Canadians in all regions of the country.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Belsher. There is a small change in our list of speakers. Instead of Mr. Angus it will be Mr. Blaikie of the New Democratic Party.

**Mr. Blaikie:** Thank you, Mr. Chairman. My first question for the Minister has to do with something he knows I have a long-standing concern about, which is the future of the agreement between the federal government and the provincial Government of Manitoba with respect to the boxcar rehabilitation program.

• 1705

Last weekend, on the radio in Winnipeg, the hon. member from St. Boniface kept appearing on news broadcasts saying that the federal government would honour their commitment to go ahead with the boxcar rehabilitation program. He also said, to be fair, that they would have preferred that there were alternatives, but that in the absence of any alternatives they were prepared to go ahead with that commitment.

I wonder if I could have from the Minister now . . . I know that money is in the estimates, to the degree of \$6 million. I wonder if the Minister could say now whether it is government policy to match the \$4 million that has been put on the table already by the provincial Government of Manitoba so that program might go ahead and people who might otherwise be laid off will be able to keep on working.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Blaikie, we are still exploring alternatives. I think it comes as no surprise that we have sufficient boxcars available to meet the needs of the next few years. To build boxcars and just stockpile them I think is a waste of money. That still clearly is an option, but surely you would want your federal government to expend its money in a manner that would provide the maximum benefit to all concerned.

I am as concerned as the hon. member about the prospect of lay-offs in that particular shop; but surely just to create a make-work project to stockpile something that is not going to be of any value is certainly not the way to go. I do not say that

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Disons que la Loi nationale sur les transports énoncera les grands principes. Il y a d'autres lois, notamment la Loi sur l'aéronautique, et certains règlements qui traiteront de la dérèglementation des transports aériens. Nous avons décidé d'y aller lentement pour prendre le temps de consulter les intéressés. On a pris un certain rythme. Nous travaillons en étroite collaboration avec les transporteurs aériens et avec les employés, car je ne crois pas que nous pourrions agir comme l'ont fait les États-Unis. Comme le milieu ici est différent, nous avons opté pour une politique de l'aviation qui serait conforme aux besoins uniques du Canada et qui serait élaborée par des Canadiens au service des Canadiens de toutes les régions.

**M. Blesher:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Belsher. On a apporté un petit changement à la liste des députés qui ont demandé la parole. Au lieu d'entendre M. Angus, on entendra M. Blaikie pour le Nouveau parti démocratique.

**M. Blaikie:** Merci, monsieur le président. Ma première question au ministre porte sur un sujet qui m'intéresse depuis longtemps, comme il le sait. Il s'agit de l'avenir de l'accord entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Manitoba concernant le programme de réfection des wagons couverts.

La fin de semaine dernière on n'a eu cesse d'entendre, à la radio de Winnipeg, l'honorable député de Saint-Boniface déclarer que le gouvernement fédéral allait honorer son engagement de mettre en oeuvre un programme de remise en état des wagons couverts. Il a ajouté, en toute justice, qu'on aurait préféré ne pas le faire, mais qu'en l'absence d'une autre solution, on était disposé à respecter cet engagement.

Le ministre pourrait-il nous expliquer maintenant . . . Je sais que le budget prévoit 6 millions de dollars pour cette activité. Le ministre pourrait-il nous dire si le gouvernement a l'intention de consacrer à cette activité une somme égale à celle qu'y a affectée le gouvernement de Manitoba, à savoir 4 millions de dollars, pour mettre ce programme en oeuvre. Ceci éviterait de devoir mettre en disponibilité des personnes actuellement en attente.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Blaikie, nous cherchons encore des solutions de rechange. Je crois que personne ne serait étonné d'apprendre que nous avons à l'heure actuelle suffisamment de wagons couverts pour suffire à nos besoins pendant quelques années encore. Ce serait pur gaspillage que de construire maintenant des wagons couverts pour les entreposer. C'est une possibilité qui s'offre à nous. Cependant vous préféreriez, j'en suis persuadé, que le gouvernement fédéral dépense son argent d'une manière plus susceptible de profiter au maximum à tous les intéressés.

Je me préoccupe tout autant que l'honorable député des perspectives de mises à pied dans cet atelier en particulier. Il me semble cependant que ce n'est pas la bonne solution que de faire travailler les gens simplement pour entasser du matériel.

## [Text]

disrespectfully; I say that with every good intention and with all the sincerity I can muster.

We are still looking, trying to find a way in which we can accommodate both objectives. I think the member knows that the initial tests of the lightweight hopper car are very satisfactory. Surely it would be in our best interest to try to accelerate a project like that, which would serve us in the long term down the road, rather than just to opt for that particular suggestion. But all options are on the table. We are trying to work this thing out in the best way possible.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, I have heard the Minister before on that, and he is very consistent in his view. But the fact of the matter is that the hon. member for St. Boniface was telling the people of Winnipeg, through the media last weekend, that the government was going to honour this commitment. I wonder what he was saying then.

With respect to the prospect of lay-offs, it is not a question of prospect of lay-offs, there are lay-offs. And also with the supply of boxcars . . . you know, the supply of boxcars is a little like the supply of oil; the projected supply has a lot to do with the interests of the people who are making the projections. It is not so long ago that the railways were screaming and complaining that they did not have enough boxcars. The boxcars we are talking about are made to . . . the idea of rehabilitating them is so they might serve the Port of Churchill in particular. So when we are talking about boxcars, we are not just talking about the relative availability of grain cars right across the system; we are talking about them for a specific purpose.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I thought I indicated that we clearly have enough boxcars to . . .

**Mr. Blaikie:** For this year, yes. But what if we get a bumper crop next year?

**Mr. Mazankowski:** Well, we will have enough . . . I am told and assured by both railways that there are sufficient boxcars to meet any commitment, certainly a much larger commitment than has occurred in terms of shipments to Churchill over the last few years.

I repeat, the member knows very well that I asked the officials of CN to go down and meet with Mr. Plohm and others in the Province of Manitoba to try to work out an arrangement that would achieve the objective of all parties. We are still working at that; we are still hopeful that something can be arranged that will ensure that the expenditure of money is done in the most prudent way possible.

Now, in so far as the comments of my colleague from St. Boniface are concerned, I do not think we have any intention of backing away from an earlier agreement that was signed. There is room for renegotiation; there is room for shifting the

## [Translation]

Je ne veux vexer personne, je le dis en toute bonne foi et en toute sincérité.

Nous cherchons encore un moyen de réaliser ces deux objectifs. L'honorable député sait sans doute que la mise à l'essai préliminaire du wagon trémie léger a donné des résultats très satisfaisants. J'estime donc qu'il serait dans notre intérêt d'essayer d'accélérer ce projet qui nous profitera à long terme par opposition à cette proposition. Toutes les options demeurent cependant sur la table. Nous essayons de trouver la meilleure solution possible.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, j'ai déjà entendu le ministre parler de cette question et il n'a jamais changé d'avis. Il n'en demeure pas moins que l'honorable député de Saint-Boniface a déclaré aux électeurs de Winnipeg la semaine dernière, par l'entremise des médias, que le gouvernement avait l'intention d'honorer cet engagement. Je me demande ce qu'il entendait par là.

Pour ce qui est des mises à pied, c'est la réalité pure et simple et il faut l'accepter. Dans le cas des wagons couverts . . . vous savez, ce dossier ressemble à celui du pétrole. En effet, l'excédent projeté est en grande partie fonction des intérêts des personnes qui établissent les prévisions. Il n'y a pas tellement longtemps, les chemins de fer se plaignaient de la pénurie de wagons couverts. Les wagons couverts dont il est question sont construits dans le but . . . on veut les remettre en état pour les utiliser à Churchill plus particulièrement. Ainsi, lorsqu'il est question de wagons couverts, nous ne parlons pas de la disponibilité toute relative de ce que nous utilisons pour le transport des céréales, nous en parlons dans un contexte bien précis.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, il me semble avoir dit bien clairement que nous avons suffisamment de wagons couverts pour . . .

**M. Blaikie:** Pour cette année, peut-être. Mais si nous avions une récolte exceptionnelle l'année prochaine?

**M. Mazankowski:** Eh bien, nous avons quand même suffisamment . . . Les deux sociétés de chemins de fer m'ont assuré qu'elles avaient suffisamment de wagons couverts pour respecter n'importe quel engagement même s'il s'agissait d'expéditions vers Churchill qui soient plus importantes que ce que nous avons connu au cours des quelques dernières années.

Je l'ai dit et je le répète, l'honorable député sait très bien que j'ai demandé à des représentants des chemins de fer nationaux d'aller rencontrer M. Plohm et d'autres fonctionnaires de la province du Manitoba pour essayer de conclure un accord qui permette de réaliser les objectifs de tous les intéressés. Nous travaillons encore à cet accord et nous espérons tous qu'il sera possible de conclure un arrangement qui garantira que les fonds engagés seront dépensés de la manière la plus prudente possible.

Pour en revenir aux observations qu'a faites mon collègue de St-Boniface, je dois dire que je doute que nous ayons jamais eu l'intention de ne pas respecter un accord déjà conclu. La renégociation de certains éléments est toujours possible. On

[Texte]

emphasis and moving things around. But that is done in a bilateral way, and I think we can work that out. We will continue to try to find a way in which the future of Transcona, as a repair shop and as a shop that might even go beyond that, will be maintained and enhanced. But I am sure the member would agree with me that it is not very productive to rebuild boxcars that are not going to be used. That is really throwing good money after bad, quite frankly. I think there are better opportunities that will serve us in the long term.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, I do not agree with the Minister, and I think the member from St. Boniface was speaking a lot more definitively than the Minister is. In fact, the Minister seems almost to have made up his mind, because he keeps referring to it as a waste of money.

In any event, one of the reasons why there are so many boxcars is because the CNR has been allowed to rent 4,000 cars from an American company. And one of the reasons why there is a loss of jobs in Canada, and in the railway shops in particular, is because these cars are rented from American railroads and when they are in need of repair they go back to American shops to be repaired there. Now, if this is the government's job creation strategy for Canada, it is a very mysterious one and something that happens to hurt railroaders in particular. So I would like to register my objection to it.

Mr. Chairman, I would like to ask the Minister a question on a completely different topic, one that has been in the news in the last few days. If I do not get to ask all the questions, I would like to be put down now for a second round. The topic has to do with the PCB spill. The first question I have to ask of the Minister is this: Who is responsible for the transportation of dangerous goods legislation and for the regulations pursuant to them at the federal level? I assumed it was you, but I notice that yesterday there was a press release put out by the Minister of the Environment announcing again that the regulations having to do with the transportation of dangerous goods would come into effect on July 1—something you already said a day before in the House. So I am a little confused as to how the Minister of the Environment gets into this act. I assumed that the transportation of dangerous goods came under your bailiwick.

**Mr. Mazankowski:** The member is right. The transportation of dangerous goods comes under the authority of the Minister of Transport, and the regulations likewise.

**Mr. Blaikie:** Then why was there a press release from the Minister of the Environment announcing something in your department that you had already announced?

**Mr. Mazankowski:** The Minister of the Environment has a very keen interest in the transportation of dangerous goods and all aspects related to the environment. There has been very close collaboration with the Government of the Province of Ontario and the Department of the Environment. In this particular case, the lead is being taken by the Department of the Environment in the Province of Ontario and supported by

[Traduction]

peut déplacer l'accent de certains aspects sur d'autres et changer un peu l'ordre des priorités. Ma cela fait de manière bilatérale et je pense que l'on pourra s'entendre. Nous allons continuer à chercher le moyen de conserver Transcona comme atelier de réparation. Nous pourrions aussi lui confier quelques autres responsabilités. Mais le député ne pourra faire autrement que d'être d'accord avec moi, c'est-à-dire qu'il ne serait pas très raisonnable de construire des wagons couverts qui demeureront inutilisés. Ce serait vraiment gaspiller trop d'argent. Je pense qu'il y a d'autres moyens de procéder qui seront plus utiles à long terme.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec le ministre et j'ai l'impression que le député de St-Boniface se prononçait de manière beaucoup plus ferme que le ministre. En effet, le ministre a l'air d'avoir pris une décision parce qu'il ne cesse de parler de gaspillage d'argent.

De toute façon, si nous avons tellement de wagons couverts, c'est parce que les chemins de fer nationaux ont été autorisés à louer 4,000 wagons d'une société américaine. Et s'il y a une perte d'emplois au Canada, surtout dans les ateliers de chemins de fer, c'est parce que ces wagons ont été loués à des sociétés américaines et que les réparations se font aux États-Unis. Si c'est là la stratégie de création d'emplois du gouvernement pour le Canada, je la trouve bien mystérieuse et je déplore particulièrement le fait qu'elle semble s'attaquer aux chemins de fer en particulier. Je m'y oppose donc.

Monsieur le président, je vais maintenant poser au ministre une question complètement différente dont il a été question aux informations ces derniers jours. Pour le cas où je n'aurais pas le temps de poser toutes mes questions, je vais vous demander maintenant d'inscrire mon nom pour un second tour. Je veux parler du déversement de BCP. Voici la première question que je vais poser au ministre: Qui est responsable de la loi et des règlements concernant le transport des marchandises dangereuses à l'échelle fédérale? Je présumais que ce domaine relevait de votre compétence, mais j'ai vu hier un communiqué de presse émanant du ministre de l'Environnement qui annonçait que le règlement sur le transport des marchandises dangereuses entrerait en vigueur le premier juillet. Vous en aviez déjà parlé à la Chambre la veille. J'aimerais donc savoir quel est le rôle du ministre de l'Environnement dans tout cela. J'avais l'impression que le transport des marchandises dangereuses relevait de votre compétence.

**M. Mazankowski:** Le député a raison. Le transport des marchandises dangereuses relève du ministre des Transports, ainsi d'ailleurs que les règlements y afférents.

**M. Blaikie:** Alors comment expliquez-vous que le ministre de l'Environnement ait émis un communiqué de presse annonçant quelque chose que votre ministère avait déjà annoncé?

**M. Mazankowski:** Le ministre de l'Environnement s'intéresse vivement à la question du transport des marchandises dangereuses et de tous les autres aspects qui touchent de près l'environnement. Le gouvernement de la province de l'Ontario et le ministère de l'Environnement collaborent étroitement. Dans ce dossier, c'est le ministère de l'Environnement de la province de l'Ontario qui dirige les travaux avec l'aide du

[Text]

the federal government—both the Department of Transport and the Department of the Environment.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, the Minister knows already that I am quite critical of the trust that I think has been too uncritically placed in the Ontario government by the federal government in not having anyone on the scene for four days and then it being only someone to examine the transformer in a technical way.

I would like to ask the Minister, with all other things being equal, what effect would the July 1 regulations have had on this incident? I ask that because a lot has been made of the action the government is taking by having these come into effect on July 1, and I wonder if you have had an opinion from your department on just what negative aspects of this incident might have been prevented had those regulations been enforced.

• 1715

**Mr. Mazankowski:** I have Mr. Ellison at my side. I must say I am always comforted when he is at my side, because I do not think there is anyone who has a better grasp of this issue than Mr. Ellison. But I will say this for starters. You can have all the regulations, laws and rules in the world. If they are broken, an accident may occur. Words, regulations and laws alone do not prevent accidents.

It is fair to say that under the provisions of the transportation of dangerous goods there clearly is an onus of responsibility on those who convey dangerous articles. It is true that the July 1 regulations are not yet in effect. I might just say this in passing, Mr. Chairman. The member has been rather outspoken in trying to lay the blame for this whole issue on the federal government.

**Mr. Blaikie:** I have not.

**Mr. Mazankowski:** I know he would want to be fair.

**Mr. Blaikie:** I do.

**Mr. Mazankowski:** There seems to be an implication that the regulations should have been in effect sooner.

**Mr. Blaikie:** No.

**Mr. Mazankowski:** Well as a matter of fact, at one point the member came awfully close to suggesting to me that we should place a moratorium that would prevent the movement of all dangerous substances in Canada. I know he may have been caught up by a certain amount of emotion, because he is a very emotional person and quite a performer. But in a time like this, Mr. Chairman, common sense and reason have to prevail. We are going to do everything we can to prevent a recurrence. We are doing everything we can to get to the bottom of what happened and establish what precautions are necessary.

I want the member to know that it has not been easy to get agreement from the provinces and from the trucking industry to move as quickly as we are with respect to the promulgation of the regulations. As a matter of fact, his colleagues from the Government of Manitoba have been rather forceful in suggesting that they should be delayed for a year. We felt that

[Translation]

gouvernement fédéral, tant le ministère des Transports que celui de l'Environnement.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, le ministre n'ignore pas que j'ai toujours remis en question la confiance que le gouvernement fédéral accorde, à tort, à mon avis, au gouvernement de l'Ontario. En effet, les autorités fédérales ont envoyé un seul expert au bout de quatre jours pour examiner le transformateur.

Toutes choses étant égales, quelle serait l'incidence des règlements qui seront mis en vigueur le premier juillet sur ce genre d'événement? Je vous pose cette question parce qu'on a beaucoup parlé de cette décision que le gouvernement a prise de mettre ce règlement en vigueur le premier juillet. Les représentants de votre ministère ont-ils eu une idée des aspects négatifs de cet événement que la mise en vigueur de ce règlement aurait pu empêcher?

**M. Mazankowski:** M. Ellison est à mes côtés et je dois dire que sa présence me réconforte toujours. En effet, je doute que personne ne comprenne mieux la situation que ce dernier. Je tiens cependant à signaler que quels que soient les lois, règlements ou principes, si ces derniers sont violés, un accident se produira. Les mots, les règlements et les lois ne suffisent pas à empêcher ce genre d'événements.

Cependant, le règlement sur le transport des marchandises dangereuses prévoit une certaine responsabilité pour les expéditeurs. Il est vrai que le règlement du 1<sup>er</sup> juillet n'est pas encore en vigueur. Mais je tenais à le signaler quand même, monsieur le président. Le député a en effet fortement critiqué le gouvernement fédéral sur cette affaire.

**M. Blaikie:** Ce n'est pas vrai.

**M. Mazankowski:** Je sais qu'il tient à être honnête.

**M. Blaikie:** C'est vrai.

**M. Mazankowski:** J'avais l'impression qu'il voulait laisser entendre que le règlement aurait dû être mis en vigueur plus tôt.

**M. Blaikie:** Non.

**M. Mazankowski:** En fait, je pense qu'il en aurait fallu de peu que le député me recommande d'imposer un moratoire au transport de toutes marchandises dangereuses au Canada. Il s'est peut-être laissé aller au jeu du sentiment, parce qu'il est très émotif et bon acteur. Mais vous savez, monsieur le président à une époque comme celle-ci, il faut que le bon sens et la raison dominent. Nous allons faire notre possible pour éviter que cette situation se répète nous allons faire notre possible pour aller au fond de l'affaire et déterminer les mesures de précaution à prendre.

Je tiens à signaler au député qu'il n'a pas été facile d'obtenir que les provinces et l'industrie du camionnage donnent leur accord aussi vite que possible pour ce qui concerne la promulgation du règlement. En fait, ses collègues du gouvernement du Manitoba ont déclaré très fermement que le projet devrait être reporté d'un an. Nous étions d'avis qu'il fallait agir dès

[Texte]

the time to move ahead was now. Quite frankly, I am glad that we did. I know that it has created a certain hardship for the trucking industry to adapt. Nonetheless, I think we must go on. We must proceed, and we are going to proceed. As I said to the member the other day, if there is any deficiency between now and then, we will be prepared. We are looking at ways and means of correcting that or using our enabling legislative powers to close any loopholes or gaps that may exist.

Mr. Ellison may want to elaborate further as to the precise question. I see the member has his hand up for a supplementary.

Mr. Blaikie: No. I want to hear from Mr. Ellison first.

**The Vice-Chairman:** His time is up for questioning. We will hear from Mr. Ellison and then we will go directly to Mr. Crofton.

**Mr. T.D. Ellison (Director-General, Transport of Dangerous Goods, Department of Transport):** Thank you, Mr. Chairman.

The circumstances of the Kenora accident are such that had the TDG regulations due to come in effect on July 1, been in force, and had they been complied with, it is probable that there would have been a marginally faster and more accurate response to the circumstances. But the regulations would not have prevented the leak from occurring.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Ellison. Could we now pass for the third round to Mr. Crofton? I would remind Mr. Crofton and future questioners that we have five minutes apiece. If we question for five minutes, the Minister will not be able to respond to the questions. I do believe we have to be out of this room by 5.45 p.m. I would suggest that the members of the committee keep this in mind.

Mr. Crofton.

**Mr. Crofton:** Thank you. Mr. Minister, all government departments are trying to rationalize costs and economies. It is perceived that the Canadian Coast Guard on the west coast is deficient in equipment and manpower to perform the duties we would like from our Coast Guard. We are frequently calling upon the United States to assist in rescue operations and this sort of thing. DND is having a similar problem with a shortage of inventory in a lot of its equipment.

• 1720

What studies have been conducted recently on the possibility of cost sharing, cross-training, using officers and men in the Canadian Armed Forces, who certainly in their early stages need seamanship and pilotage training and could perform or assist in performing a number of the functions the Coast Guard does? As part of that, have we indeed looked at matters from the maintenance point of view, rather than the Coast Guard having a base and a maintenance facility separate from DND? Where are we at in rationalizing this particular program in efficiency and cost saving?

[Traduction]

maintenant. Et je dois dire que je suis très content que nous l'ayons fait. Je sais que l'industrie du camionnage a dû déployer beaucoup d'efforts pour s'adapter. Je pense néanmoins que c'était la chose à faire. Nous devons agir et nous le ferons. Comme je l'ai dit à un député l'autre jour, si nous constatons des lacunes d'ici là, nous y verrons. Nous examinons à l'heure actuelle les moyens de remédier à ces problèmes ou d'utiliser nos pouvoirs habilitants pour combler toutes les lacunes ou échappatoires.

M. Ellison pourra sans doute vous donner plus de détail. Je constate que le député demande la permission de poser une question supplémentaire.

**M. Blaikie:** Non, je préfère entendre d'abord l'opinion de M. Ellison.

**Le vice-président:** Son temps est écoulé. Nous écouterons M. Ellison et nous donnerons ensuite directement la parole à M. Crofton.

**M. T.D. Ellison (directeur général, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président.

Les circonstances qui entourent l'incident de Kenora sont telles que si le règlement sur le transport des marchandises dangereuses, qui sera mis en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet, l'avait déjà été, il se peut que l'on aurait réagi de manière plus rapide et appropriée. Mais le règlement n'aurait pas pu empêcher cette fuite de se produire.

**Le vice-président:** Merci beaucoup monsieur Ellison. Nous allons maintenant donner la parole à M. Crofton pour le troisième tour. J'aimerais lui rappeler ainsi qu'aux autres qu'ils ont droit à cinq minutes chacun. Si les questions durent cinq minutes, le ministre n'aura pas le temps d'y répondre. Nous devons quitter cette pièce à 17h45. Ne l'oubliez surtout pas.

Monsieur Crofton.

**M. Crofton:** Merci, monsieur le ministre. Tous les ministères du gouvernement essaient de rationaliser les coûts et les économies. Nous avons constaté que la garde côtière canadienne sur la côte Ouest manque d'équipement et de main-d'oeuvre pour assumer ses responsabilités de la manière voulue. Nous demandons souvent aux États-Unis de nous venir en aide dans nos activités de sauvetage. Le ministère de la Défense nationale fait face à un problème semblable à cause de sa pénurie de matériel et d'équipement.

Quelles études ont été réalisées ces derniers temps au sujet de la possibilité de partager les coûts et le travail en matière de formation et de faire appel aux officiers et aux soldats des forces armées canadiennes qui, du moins en début de carrière, doivent faire des stages de marin et suivre des cours de pilotage. Ils pourraient accomplir certaines des fonctions qu'assume à l'heure actuelle la garde côtière. Qu'en pensez-vous? Je me demande si la question a été étudiée du point de vue des travaux et des frais d'entretien. Ce serait peut-être une solution préférable à celle qui existe à l'heure actuelle, où la

[Text]

**Mr. Allan:** Mr. Chairman and Minister, no studies are going on at this time into the sharing of facilities with DND. Nor are there in fact any shared training programs such as fire-fighting, damage control, and that sort of thing. The MED System, which is in effect within the commercial activities of shipping in Canada, is used by the Coast Guard itself as well as by the commercial vessels.

The answer quite simply is there are no direct cost-sharing or facility-sharing activities. There is, of course, the active use by DND ships in proximity to any search and rescue activity, which is a shared activity. There is the sharing within the Canada-U.S. regime across the Great Lakes, the Strait of Juan de Fuca, and so on, on our common border points and up the west coast and east coast.

**Mr. Crofton:** Mr. Minister, I appreciate that individual departments, whether you are talking about DND or the Department of Transport... I guess each has its own entrenched thoughts on this matter. I would think any direction along these lines might well require some political direction, as opposed to anybody volunteering to sacrifice any portion of their current mandate. I would encourage that, at some appropriate time, some thought be given to that, because I happen to know DND has aspirations for acquisition of some patrol vessels and this sort of thing, where I think indeed some savings might be made.

In the interest of time I would like to proceed to a different question altogether. In the review of VIA Rail and the resolution of some long-standing problems with passenger service, there is a funny little railway that operates on Vancouver Island known as the E and N. A lot of private effort has been made to sustain this. Given that Expo '86 is not far away, it is perceived, certainly on the island, that this has a great potential in tourism. I know the passenger numbers have gone up surprisingly in the last year because of the effort of a lot of private citizens. But the reality is that the administration leaves a great deal to be desired. For instance, in the afternoon if you want to find out if the train is going to be on time in Victoria, you have to telephone Winnipeg. It is a Herculean task to try to book a ticket. There is much wrong with it.

I appreciate the complete VIA Rail examination that is taking place. A case might be made that this should deserve some special examination in view of the fact that during Expo '86 a great many people will go to the island and it is an opportunity to capture quite a substantial number of the travelling public. Can you give any indication when that

[Translation]

garde côtière a une base et des installations d'entretien tout à fait distincts de celles du ministère de la Défense nationale. Où en sommes-nous à l'heure actuelle relativement à la rationalisation de ce programme sur le plan de l'efficacité et de la réduction des coûts?

**M. Allan:** Monsieur le président, monsieur le ministre, aucune étude n'a à ce jour été entreprise au sujet de la possibilité de partager certaines installations avec le ministère de la Défense. Il n'existe pas non plus de programme de formation partagée pour la lutte contre les incendies, la prévention des dégâts, etc. Le Service des données sur le milieu marin est utilisé aussi bien par la garde côtière que par les navires commerciaux.

La réponse à votre question c'est qu'il n'existe pas de partage direct des coûts ni des installations. Il n'en demeure pas moins, bien sûr, qu'on utilise activement les navires du ministère de la Défense pour les opérations de recherche et de sauvetage, car il s'agit là d'une activité partagée. Et il y a bien sûr certaines ententes de partage canado-américain couvrant des activités menées dans les Grands Lacs, dans le détroit de Juan de Fuca ainsi que le long de notre frontière commune et des côtes Est et Ouest.

**M. Crofton:** Monsieur le ministre, je comprends bien que les différents ministères, qu'il s'agisse de celui de la Défense ou de celui des Transports... j'imagine que chaque ministère a ses propres idées. Mais il me semble que toute mesure prise dans ce domaine devrait relever d'une certaine orientation politique. Je veux dire par là qu'il ne faudrait pas que quelqu'un propose de sacrifier une partie de son mandat actuel. Il me semble qu'il serait peut-être bon de revenir là-dessus, car je sais, par exemple, que le ministère de la Défense compte acheter certains bateaux de patrouille, et des économies pourraient justement être réalisées sur ce plan.

Étant donné l'heure, je vais maintenant passer à une question toute différente. Nous savons qu'il y a eu un réexamen approfondi de VIA Rail et que certains problèmes qui existaient depuis longtemps dans le secteur passagers ont été réglés, mais j'aimerais vous parler d'une toute petite compagnie de chemins de fer qu'on appelle la E et N et qui a réussi à maintenir son service sur l'île de Vancouver. C'est grâce aux efforts d'intérêts privés que cette compagnie a réussi à survivre. Avec l'approche de l'Expo 86, certains sont d'avis que ce chemin de fer représente un important potentiel touristique pour l'île. Je sais que le nombre de passagers a augmenté de façon très surprenante l'an dernier, grâce aux efforts déployés par un grand nombre de particuliers. Le problème, cependant, c'est que l'administration laisse beaucoup à désirer. Par exemple, si au beau milieu de l'après-midi vous voulez savoir si le train va être à l'heure à Victoria, il vous faut téléphoner à Winnipeg. Et réserver un billet est un exploit digne d'Hercule. Il y a beaucoup de problèmes.

Je sais qu'un examen approfondi de VIA Rail a été entrepris, et il me semble que ce chemin de fer mériterait une attention toute particulière, compte tenu du grand nombre de personnes qui se rendront sur l'île à l'occasion de l'Expo 86. Pourriez-vous nous donner une idée de la date à laquelle l'examen sera terminé? Je sais que la construction d'une

[Texte]

review might be completed? I know a program is in place to build a new terminal in Victoria, but there is a great vagueness as to the future of that operation and where it is at.

• 1725

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the number of issues related to VIA that the member has raised is something that is being considered by the Rail Passenger Action Force, which was established back in November. The kinds of things he has pointed out are being looked at very carefully. We are trying to provide rail passenger service in the areas of Canada where there is a need and where the service is going to be supported. We are not interested in running empty trains up and down the track. To the extent that we can assure ourselves that there is a clear need with some clear evidence that we are going to be able to reduce the losses and achieve a realistic cost recovery, we are going to try and provide that service, but it is within those parameters.

We said we were going to rebuild the rail passenger system in this country and provide a mandate and do a number of things, but we also said that we have to stop the financial haemorrhage. And so within those parameters we are looking at service in all areas of Canada, and I think that is really a departure from the policy of the previous government who seemed to be devoting most of their attention to basically the Quebec-Windsor corridor. We think there is a need for rail passenger service in all regions of the country. The particular one Mr. Crofton refers to has, I think, a lot of sympathy and has won the hearts of many people, not only train lovers, but people who respect the vitality and the aggressiveness with which those who are dedicated to the retention of that service have pursued their objective.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

I will turn to Mr. Hardey, followed by Mr. Angus, Mr. Blaikie, Mr. Jourdenais, and Mr. Dorin.

**Mr. Hardey:** Thank you very much, Mr. Chairman. I can make my questions quite brief, and most of my concerns have already been answered.

I would like to follow up on the potential improvement of rail passenger service in Canada, and I want to zero in on the type of service that would improve speed in the railway, and with that we could develop into some technology regarding this type of service. I have been told, and I wish to have this verified or not, regarding speed of travel on the railway systems, that passenger trains cannot travel safely at more than about 15 miles per hour faster than the freight trains can safely travel because of the design of the tracks and the wheels running on them, the design of the curves, and so forth. Also, we find ourselves limited very much in being able to provide an effective rail service in Canada because of the miles of trackage in our country. If that is true, is it feasible to continue on a path of trying to compete with other modes of passenger service—the airlines, and even the automobiles? I would ask that question first.

[Traduction]

nouvelle gare est prévue, mais nous ne disposons encore que de données très vagues quant aux possibilités envisagées pour l'avenir.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le groupe de travail sur le service ferroviaire passagers, créé en novembre dernier, compte justement examiner les questions que vient de soulever le député relativement à VIA Rail. Les différents problèmes dont il a fait état seront examinés de très près. Nous essayons d'assurer un service ferroviaire pour passagers dans ces régions du pays où il existe un besoin et où pareil service serait suffisamment utilisé. Mais nous n'avons aucunement l'intention de faire rouler des trains vides. Cependant, dans la mesure où les besoins existent clairement et où nous serons en mesure de réduire les pertes et de récupérer nos coûts, nous allons faire tout notre possible pour assurer le service. Mais, je le répète, il faudra que cela se fasse dans le cadre des paramètres que je viens de vous exposer.

Nous avons dit que nous allions rebâtir le système de transport ferroviaire pour passagers de ce pays, définir un mandat, et bien d'autres choses encore, mais nous avons également souligné que nous avons la ferme intention de stopper l'hémorragie financière. Nous allons donc chercher à améliorer le service dans toutes les régions du pays, à l'intérieur de ces paramètres, ce qui rompt très clairement avec la politique du gouvernement qui nous a précédés et qui a consacré le gros de son attention au couloir Québec-Windsor. Nous, nous sommes d'avis que toutes les régions du pays ont besoin d'un service ferroviaire passagers. Quant au chemin de fer dont a fait état M. Crofton, je pense que celui-ci jouit déjà de la faveur du public, et je songe ici non seulement aux amateurs de train, mais à tous ces gens qui respectent la vitalité et le dynamisme dont ont fait preuve ceux qui se sont consacrés à la préservation de ce service.

**Le vice-président:** Merci, monsieur le ministre.

La parole sera maintenant à M. Hardey, suivi de MM. Angus, Blaikie, Jourdenais et Dorin.

**M. Hardey:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je serai très bref, une réponse ayant déjà été donnée à la plupart des questions que j'avais pensé poser.

J'aimerais revenir sur la question des améliorations qui pourraient être apportées au service ferroviaire passagers, et je songe ici tout particulièrement à des améliorations sur le plan de la vitesse. Il serait peut-être possible de mettre au point certaines nouvelles technologies. On m'a dit—et j'aimerais que cela soit vérifié—que les trains de passagers ne peuvent pas rouler en toute sécurité à une vitesse supérieure de plus de 15 milles à l'heure à celle à laquelle les trains pour marchandises peuvent rouler en toute sécurité, à cause des rails et des roues, de la construction des courbes, etc. D'autre part, si nos possibilités d'assurer un service ferroviaire efficace au Canada sont limitées, c'est à cause des milles et des milles de chemin de fer qui sillonnent le pays. Si cela est bien vrai, est-il réaliste d'essayer de faire concurrence à d'autres moyens de transport, notamment les avions et les automobiles? Voilà donc ma première question.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** I am not sure whether we look at it in terms of competing as much as we do in terms of providing a service. Clearly, if you are interested in speed, the rail passenger mode is not the way to go, particularly if you are looking at long distances, but we happen to believe that particularly the transcontinental service offers some tremendous tourist trade potential. I think it really enhances our ability to promote tourism. We witnessed during the cuts of 1981, particularly in eastern Canada and western Canada, a dramatic decline, a dramatic impact upon the tourist industry with respect to the removal of the train.

• 1730

I can say that one of the first people who came to see me after the announcement of the reinstatement of the service between Edmonton and Vancouver was the Japanese ambassador, thanking us and being very grateful for the fact that service was going to be restored. The people of Japan really use that service very much and like it, and they spend dollars in the country.

On the corridor, I guess the basic competition is the bus mode. The bus mode is certainly a little more flexible, but the rail passenger mode offers more comfort.

So I think it really boils down to the fact that when you are looking at these services you can carve out a market for each of the modes. I believe that if you provide good service, on-board services, you will increase your ridership and have good equipment and on-time performance, and those are the kinds of things we are going to be concentrating on.

**Mr. Hardey:** I would like to dwell a little more on the efficiency of service, though, Mr. Minister, because, getting back to this technology aspect again, it appears that regarding efficiency of travel for passenger trains the system has been geared for passenger trains. You brought up Japan, which is an excellent example of a country that has geared its whole system on passenger service and spent a lot of money, and of course in relation to our country we would be spending a lot more dollars. I question the aspect of spending that type of dollars based on the fact also that Japan itself is losing a tremendous amount on its passenger service. I have heard some figures—I even hate to quote them because they are so vast—on the losses in that country today.

**Mr. Mazankowski:** You are absolutely right, but name me a transportation system that does not cost money. If you think the airport system supports itself, well, the records will prove to you otherwise. I guess it is the magnitude.

We are trying to strike a balance and provide a service where the service is required, but hopefully to provide some spin-off benefit as well in terms of attracting tourism, in terms of demonstrating that we have some fairly good railway

[Translation]

**M. Mazankowski:** Il me semble qu'il s'agit davantage d'assurer un service que de faire concurrence sur le marché. Il est certain que si c'est la rapidité qui vous intéresse, vous n'allez pas choisir de voyager par train, surtout si vous avez à parcourir de longues distances. Mais il se trouve que nous croyons que le service transcontinental, plus particulièrement, revêt un potentiel touristique énorme. Je suis pour ma part d'avis que ce service favorise le tourisme. À l'époque des grosses réductions de 1981, nous avions constaté, surtout dans l'Est et dans l'Ouest du pays, une chute très importante... la suppression du train avait très durement frappé l'industrie du tourisme.

L'un des premiers à venir me voir après l'annonce du rétablissement du service entre Edmonton et Vancouver a été l'ambassadeur du Japon. Il venait nous remercier et nous exprimer sa gratitude. Les touristes japonais utilisent beaucoup ce service, et ils dépensent des sommes appréciables au Canada.

Pour ce qui est du corridor dont vous avez fait état, le gros de la concurrence nous vient des autobus. Les autobus offrent davantage de souplesse, mais les trains de voyageurs offrent, quant à eux, plus de confort.

Lorsqu'on examine tous ces services, on peut, en fin de compte, définir un marché pour chacun des modes de transport. Je pense que si vous offrez de bons services à bord, si vous avez un bon matériel et si vous respectez l'horaire prévu, le nombre de passagers qui empruntent votre service ne pourra qu'augmenter. Et c'est justement sur ces aspects-là que nous allons faire porter le gros de nos efforts.

**M. Hardey:** Monsieur le ministre, j'aimerais, si vous le voulez bien, revenir un petit peu sur la question de l'efficacité du service, et je songe ici plus particulièrement à l'aspect technologique. Il me semble que le système a été conçu en fonction des trains de voyageurs. Vous avez parlé du Japon, qui est justement un bon exemple de pays qui a axé l'ensemble de son système sur le service pour passagers et qui y a consacré beaucoup d'argent. Bien sûr, toute proportion gardée, il nous faudrait dépenser beaucoup plus d'argent ici au Canada. Je m'interroge sur le bien-fondé de pareilles dépenses, étant donné que le Japon lui-même perd beaucoup d'argent avec son service passagers. J'ai entendu certains chiffres relatifs aux pertes enregistrées dans ce pays, et j'hésite à les citer car ils sont véritablement énormes.

**M. Mazankowski:** Vous avez vraisemblablement raison, mais donnez-moi un exemple de système de transport qui ne coûte pas d'argent. Si vous pensez que le transport aérien est en mesure de s'autofinancer, je vous recommanderais d'examiner de plus près les dossiers, qui vous prouveront le contraire. C'est la grandeur du pays qui joue.

Ce que nous essayons de faire c'est d'établir un certain équilibre. En effet, nous voulons assurer un service là où ce service est nécessaire, mais nous espérons par la même occasion créer certaines retombées au niveau du tourisme. Nous voulons prouver que nous avons une technologie

[Texte]

technology that is not only good for Canada but may be good for marketing abroad.

**Mr. Hardey:** I agree with that approach. I just am very nervous about the dollars we may be spending and may not be able to spend.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the member makes a perfectly valid point. I appreciate his objectivity, and I think that is the debate that has to go on. Some people would argue that the sky is the limit in expenditures for rail passenger service. We have said that we think there is room for a viable rail passenger system in this country and we are going to try to achieve that in a number of ways—by providing a clear legislative mandate, by hoping to acquire some new equipment—but also, at the same time, in the long term to stop the haemorrhage. That is a tall order.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much.

**Mr. Hardey:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, on Tuesday of this week my colleague the member from Thunder Bay—Nipigon wrote to you. Whether the letter has been received or not I do not know. He wrote to you regarding the Trans-Canada Highway, particularly prompted because of the spill from Kenora to Ignace, about the possible role of the federal government in twinning the Trans-Canada along those sections, at least in northwestern Ontario, where 11 and 17 are merged into one unit, the area between the Manitoba border and the Fort Francis turn-off, a small section on the west side of Thunder Bay between Shabaqua Corners and Highway 102, the highway from Thunder Bay to Nipigon.

From a policy point of view, would you and your department, and therefore your government, be interested in working with the Province of Ontario to develop an agreement to provide for the four-laning, if you like, although on a divided basis, of those sections of the highway as a priority primarily for safety reasons?

• 1735

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, we do not have a joint cost-sharing arrangement for the building of roads for the Province of Ontario, and it is a policy matter that has not been considered. I have had many representations about the condition of our highways in Canada. The member knows that the responsibility for the building and the maintenance of roads is primarily a provincial responsibility, and unless the member can give me some insight in proposing how we might pay for the kind of twinning he refers to—like an added national fuel tax or something like that—if he were to go that far and give me both sides of the equation, then perhaps I would be in a position to look at it in a little more comprehensive fashion. However, we have not had discussions with

[Traduction]

ferroviaire très valable qui est bonne pour le Canada mais qui pourrait également être vendue à l'étranger.

**M. Hardey:** Je suis d'accord avec cette approche. Je m'inquiète tout simplement des sommes que nous allons dépenser et dont nous n'aurons peut-être pas les moyens.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le député vient de faire une remarque très probante. J'apprécie son objectivité et je pense justement que c'est là-dessus que devrait porter le débat. Certains prétendent qu'il ne devrait pas y avoir de limite aux sommes consacrées au service ferroviaire passagers. Nous, nous avons dit que nous pensons qu'il y a de la place au Canada pour un système viable de transport ferroviaire passagers et que nous allons nous efforcer d'en instaurer un grâce à plusieurs initiatives, notamment en définissant un mandat législatif clair, en achetant un nouveau matériel, du moins c'est ce que nous espérons pouvoir faire... mais nous voulons en même temps stopper, à long terme, l'hémorragie. Ce n'est pas évident.

**Le vice-président:** Merci beaucoup.

**M. Hardey:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, mardi de cette semaine, mon collègue, le député de Thunder Bay—Nipigon, vous écrivait une lettre, mais j'ignore si vous l'avez reçue. Il vous a écrit au sujet de la Transcanadienne, poussé par le déversement survenu entre Kenora et Ignace. Il vous pose certaines questions relativement au rôle que pourrait éventuellement jouer le gouvernement fédéral au niveau du doublement de la Transcanadienne, dans le nord-ouest de l'Ontario, où les routes 11 et 17 se joignent... entre la frontière manitobaine et le sortie pour Fort Francis... il s'agit d'un petit tronçon à l'ouest de Thunder Bay entre Shabaqua Corners et l'autoroute 102, celle qui rejoint Thunder Bay à Nipigon.

Vous et votre ministère, et par conséquent votre gouvernement, seriez-vous prêts à essayer de négocier une entente avec l'Ontario relativement à l'élargissement à quatre voies, même si celles-ci sont séparées par une bande médiane, de ce tronçon de l'autoroute, et à accorder la priorité à pareil projet, surtout pour des raisons de sécurité?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, nous n'avons pas de disposition conjointe concernant le partage des coûts pour la construction de routes dans la province de l'Ontario, cette politique n'a pas fait l'objet d'études. On a fait de nombreuses démarches au sujet de l'état de nos autoroutes au Canada. Comme le sait le député, les provinces sont responsables de la construction et de l'entretien des routes et, à moins qu'elles nous disent comment nous pourrions payer pour une entreprise conjointe de ce genre—en ajoutant par exemple une taxe nationale sur le carburant ou quelque chose du genre—s'il veut aller aussi loin et nous donner les deux aspects de cette équation, je pourrais peut-être l'étudier davantage. Cependant, nous n'avons pas discuté de cette question avec l'Ontario. Des

## [Text]

Ontario on this particular issue. There have been representations about the need to upgrade the Trans-Canada Highway, but we have not devised a policy as such.

**Mr. Angus:** I am thinking primarily, Mr. Minister, in terms of the fact that this highway is used by and large for interprovincial trucking as well as for the transporting of commodities such as logs, which create very unsafe situations over and above the spill situation and the blockage of the highway. Let us think about it in terms of national security... the economic security of being able to have an unimpeded east-west flow by road. Right now we do not have that or at least up until the last three or four days we have not had that. With a twin system in those areas I mentioned previously, at the very least we would have alternate routes throughout the whole section. Right now we do not, and we have always been worried about the bottlenecks. There is the bridge between Kenora and Keewatin. If that ever went out in a situation that caused some permanent damage, we would shut down our nation's highway.

From a federal point of view—and I recognize that the Minister is correct in saying that it primarily is a provincial responsibility, but we have seen in the past where the federal government has participated with provinces. In the initial construction of the Trans-Canada Highway, I believe it was a joint federal-provincial program. I would not normally suggest this in terms of the federal role, but I think in this case, because it is such an important link between provinces—much like the railroads are—consideration should be given to some kind of program.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the member makes some very valid arguments. There is no question; I really cannot disagree with the arguments he places before this committee. I should say, and the deputy has reminded me of this, we had some preliminary discussion at the last CCMTA meeting, the meeting of the provincial ministers. I think it was Manitoba that brought up a national highway building program.

However, we are looking at a lot of dollars and it is something we cannot embark upon unless we get the funds from somewhere. We just do not have the kind of funding at our disposal at the present time that the hon. member is asking us to consider.

I certainly cannot find fault with what is being stated, and I will certainly take the member's representation into consideration, but I do not want to raise any hopes or expectations, given the current financial constraints we have. I come from a part of the country where there has been a very strong lobby for the last 10 or 15 years to twin and upgrade the Yellowhead Highway system from Portage Prairie to the western coast. In essence, it really is a second Trans-Canada Highway and it carries a lot of traffic. If there was ever a role for the federal government to participate in the building of a highway consistent with its previous role in support of another Trans-Canada Highway system... That is clearly the case, and perhaps this is in the same category. We are so strapped for federal funds right at the present time that we are having a

## [Translation]

gens ont entrepris des démarches sur le besoin d'améliorer la route transcanadienne, mais nous n'avons pas prévu de politique.

**M. Angus:** Je pensais surtout, monsieur le ministre, au fait que les routes sont utilisées en grande partie par le camionnage interprovincial de même que pour le transport de marchandises, de billes de bois par exemple, ce qui crée des situations très dangereuses lorsqu'il y a déversement et que les routes sont bloquées. Parlons de cette question sur le plan sécurité nationale... la sécurité économique qui permettrait le transport est-ouest par route sans problème. Ce n'est pas le cas présentement ou du moins il y a trois ou quatre jours ce ne l'était pas. Si nous avions un système double comme je l'ai mentionné un peu plus tôt, nous pourrions avoir des routes de rechange dans tout ce secteur. Ce n'est pas le cas présentement, et nous nous inquiétons toujours des embouteillages. Il y a un pont entre Kenora et Keewatin. S'il devait jamais subir de dommages permanents, il nous faudrait fermer la route transcanadienne.

Du point de vue fédéral—et je sais que le ministre a raison de dire qu'il s'agit surtout d'une responsabilité provinciale, nous avons vu dans le passé que le gouvernement fédéral avait accordé sa participation aux provinces. Au tout début de la construction de la transcanadienne, il y avait je crois un programme conjoint fédéral-provincial. Ce n'est pas que je proposerais normalement comme rôle du gouvernement fédéral, mais je crois que dans ce cas, étant donné qu'il est important d'avoir un lien entre les provinces—comme c'est le cas avec les chemins de fer—il faudrait peut-être étudier la mise sur pied d'un programme.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le député soulève des arguments très valables. Je n'en doute pas du tout, je ne peux pas vraiment être en désaccord avec les arguments qu'il soulève. J'ajouterais, et le député me l'a rappelé, que nous avons eu des discussions préliminaires lors de la dernière réunion de la CCMTA, la réunion des ministres provinciaux. C'est le Manitoba je crois qui a soulevé l'idée d'un programme de construction de routes nationales.

Cependant, cela suppose beaucoup d'argent et nous ne pouvons pas nous lancer dans un tel projet à moins de trouver les fonds quelque part. Nous n'avons pas ce genre de ressources à notre disposition présentement.

Je n'ai rien à redire sur ce qui a été dit, et je vais certainement étudier la démarche du député, mais je ne voudrais pas soulever trop d'espoir, étant donné nos ressources financières actuelles. Je viens d'une région du pays où les pressions ont été très fortes depuis 10 ou 15 ans pour dédoubler ou améliorer le réseau routier Yellowhead de Portage Prairie vers la côte ouest. Il s'agit vraiment d'une deuxième transcanadienne par laquelle passe énormément de trafic. Si le gouvernement devait jouer un rôle de participation dans la construction d'une autoroute, semblable à celui qu'il a joué pour appuyer les travaux routiers de l'autre transcanadienne... C'est évidemment le cas, et cela tombe peut-être dans la même catégorie. Nous sommes tellement à court de fonds fédéraux présentement que nous avons beaucoup de difficulté à fournir les

[Texte]

very difficult time trying to discharge the kinds of services we are expected to discharge. But it certainly does not take away from the fact that I will take the member's comments as a representation.

• 1740

**Mr. Angus:** Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Angus, your time is up. I will now pass to Mr. Blaikie.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, I would like to go back to the PCB spill. You will recall the last question I asked had to do with whether or not, if the regulations are coming into effect on July 1, they would have prevented the incident. The answer from Mr. Ellison was as I expected, that no, there would have been some marginal effect—I think was the way you described it—on the accuracy of the response and perhaps the immediacy of the response, both of them being related.

But it is precisely the point I was trying to make, Mr. Chairman, that much has been made of the fact these new regulations are coming into effect on July 1. I understand the need of the government to give the impression it is doing something about this, but it would certainly be a false impression to give—if anyone did give the impression—that these regulations would have prevented this from happening.

I just want to say in response to the Minister, if you check the record, I have never said the government was negligent in not having these regulations in effect before July 1. I, like everyone else, and I am sure the Minister, wished they were in effect before July 1, wished they had been in effect two or three years ago, given that the bill was passed in 1980. But I have never laid that July 1 date at the door of the government as something they were responsible for as far as it pertains to delaying things; neither did I ever call for a total moratorium, the record will also . . .

**Mr. Mazankowski:** I said you came close.

**Mr. Blaikie:** Yes, well, I just want to make it clear, when I talked about PCBs, that I have not tried to lay all the blame for this on the federal government. In fact, what I have said is that I think the Ontario government has not handled this well and that I think the federal government should have been less trusting, if you will, of the provincial ability to handle the event, and instead of just being available, should have been on-site earlier and quicker.

I think as events unfold we see that the Ministry of the Environment in Ontario has not been up to scratch when it comes to this, that they have been giving people wrong information, as they told the one family just to wipe the car off with paper towels and then take the towels to the dump. They did not verify that the transformers were empty when they came into Ontario. They have a hotline, I have already mentioned, on which they are telling people to wipe it off with paper towels and take them to the dump.

[Traduction]

services qu'on attend de nous. Il n'en demeure pas moins que je prends note des remarques du député.

**M. Angus:** Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Angus, votre temps est écoulé. Je donne maintenant la parole à M. Blaikie.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, je voudrais revenir au déversement de PCB. Vous vous souviendrez que j'ai demandé plus tôt si les règlements qui entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet auraient pu prévenir ce genre d'incidents. La réponse de M. Ellison, je l'avais prévue, c'est que non, il y aurait eu un effet marginal—je crois que c'est comme ça que vous l'avez défini—sur l'exactitude de la réponse et l'urgence peut-être de cette réponse, les deux étant liées.

Mais c'est précisément ce que je voulais souligner, monsieur le président, on a beaucoup mis l'accent sur le fait que ces nouveaux règlements allaient entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet. Je comprends que le gouvernement veut donner l'impression qu'il fait quelque chose à ce sujet, mais je pense que l'impression serait fausse—car ce règlement aurait pu empêcher l'accident.

En réponse au ministre, si vous vérifiez les témoignages, je n'ai jamais prétendu que le gouvernement était négligent en n'adoptant pas ce règlement pour le 1<sup>er</sup> juillet. Comme tous les autres, je suis sûr que le ministre voudrait bien qu'il soit en vigueur avant le 1<sup>er</sup> juillet, qu'il aurait aimé qu'il l'ait été il y a deux ou trois ans, étant donné que le projet de loi a été adopté en 1980. Cependant, je n'ai jamais mentionné cette date du 1<sup>er</sup> juillet au gouvernement comme étant une date à laquelle il était tenu étant donné le retard, je n'ai jamais non plus préconisé de moratoire total, les témoignages en feront foi également . . .

**M. Mazankowski:** J'ai dit que vous étiez venu près de le faire.

**M. Blaikie:** Oui, je voulais tout simplement que ce soit bien clair lorsque j'ai parlé des PCB, je n'ai pas tenté de jeter tout le blâme sur le gouvernement fédéral. De fait, j'ai déclaré qu'à mon avis, le gouvernement de l'Ontario ne s'était pas tellement bien occupé de cette situation et qu'à mon avis le gouvernement fédéral n'aurait pas dû être aussi confiant dans l'aptitude du gouvernement provincial à s'occuper de l'incident et au lieu d'être simplement disponible, il aurait dû se rendre rapidement sur les lieux.

Au fur et à mesure que les événements se sont déroulés, nous avons vu que le ministère de l'Environnement de l'Ontario n'a pas vraiment été à la hauteur, qu'il a donné aux gens de faux renseignements, qu'il a dit par exemple à une famille simplement de nettoyer la voiture avec des serviettes en papier et d'aller ensuite jeter ces serviettes au dépotoir. Il n'a pas vérifié si les transformateurs étaient vides lorsqu'ils sont entrés en Ontario. Le ministère a une ligne directe, je l'ai déjà men-

*[Text]*

I think there is mounting evidence this has been not handled well by the Ontario government. What I am saying is the federal government should have a less uncritical approach. So going back to the regulations, it seems to me there is one element that if the regulations had been in place they might have helped; that is to say, having to do with placarding and identification of the substances. Perhaps the people who were splashed by this and had to wait until they got to Winnipeg to find out the drivers had not given them the full story—now we do not know if the drivers knew the full story. That we do not know. But we do know they told the couple it was only mineral oil. When they got to Winnipeg they heard on the radio it was not mineral oil after all, it was a substance containing PCBs. Maybe if the regulations that come into effect on July 1 had been in effect the people would have known what they were driving behind, and they might not have had to wait until Winnipeg.

• 1745

It seems to me that is another element of the story that would have been affected by those regulations. I wonder if the Minister, if he is not prepared to consider the kind of restricted moratorium that I have suggested to him, would consider publicly asking industry—those regulations have been gazetted, are public, are available—asking industry to voluntarily obey those regulations and not wait until July 1, when it is a matter of law. It also seems to be a matter of responsibility and morality as it relates to the relationship between companies that transport this kind of stuff and the general environment and the public. Will the Minister consider publicly calling on industry to make these regulations known to themselves and to voluntarily obey them in the meantime?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, there are a number of questions raised in the member's comments. I will comment briefly, and then I think Mr. Ellison would want to elaborate just to some extent so there is no misunderstanding in terms of his response to the previous question.

Mr. Chairman, Mr. Blaikie, I learned a very long time ago that it is very dangerous to comment on something without having all the facts at your disposal. The member can engage in that sort of comment—he is certainly free and willing to do so—but I find it very difficult, in my position, to respond without having all the facts at my disposal. I am not trying to weasel out of it; I think it is important for us to determine the facts before we make a lot of statements that may later be seen as irresponsible.

I do not take away from the magnitude of the statements that are made. It is a very serious thing. What we are trying to do, very sincerely, is take every necessary precaution we can within the limits and within the ambit of the legislative framework we have. I can assure you we are doing that. I can also assure you that within less than two hours we were advised, the Canutec was advised, of the initial details, from

*[Translation]*

tionné, et ils avertissent les gens de nettoyer simplement avec des serviettes en papier et de les jeter ensuite au dépotoir.

Il y a de plus en plus de preuves que le gouvernement de l'Ontario n'a pas très bien conduit l'affaire. Je prétends donc que le gouvernement fédéral devrait être moins critique. Pour revenir au règlement, il me semble qu'il y a un élément qui prouve que si le règlement avait été en vigueur, les choses ne se seraient pas déroulées de cette façon, c'est à dire si on avait affiché et identifié les substances. Les gens qui ont été arrosés par le produit et qui ont dû attendre d'arriver à Winnipeg pour savoir que les chauffeurs ne leur avaient pas tout dit—bien que nous ne sachions pas si les chauffeurs étaient tout à fait au courant. Nous ne savons vraiment pas. Ce que nous savons, c'est qu'ils ont raconté à un couple qu'il ne s'agissait que d'huile minérale. Lorsque le couple est arrivé à Winnipeg, il a entendu à la radio qu'il ne s'agissait pas d'huile minérale du tout, mais d'une substance contenant des PCB. Si le règlement qui doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet avait déjà existé, les gens qui conduisaient derrière le camion auraient su ce dont il s'agissait, et ils n'auraient peut-être pas attendu d'arriver à Winnipeg.

J'ai l'impression qu'un autre élément aurait pu être touché par ce règlement. Je me demande si le ministre, s'il n'est pas disposé à tenir compte du moratoire limité que je propose, songerait à demander publiquement à l'industrie—ces règlements étant publiés dans la gazette, sont publics, disponibles—à respecter volontairement le règlement et à ne pas attendre le 1<sup>er</sup> juillet quand ils seront adoptés. À mon avis, c'est une question de responsabilité et de moralité pour les sociétés qui transportent ce genre de produits vis-à-vis du public et de l'environnement en général. Le ministre peut-il demander publiquement à l'industrie de tenir compte de ces règlements et de les respecter volontairement en attendant leur adoption?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, les remarques du député soulèvent un certain nombre de questions. Je ferai un bref commentaire, et je demanderai ensuite à monsieur Ellison d'apporter des précisions afin que l'on comprenne très bien la réponse qu'il a donnée à la question précédente.

Monsieur le président, monsieur Blaikie, j'ai appris il y a très longtemps qu'il est très dangereux de donner son opinion au sujet d'une situation dont on ne connaît pas tous les faits. Le député peut le faire—il est certainement libre de le faire s'il le désire—mais je trouve très difficile, étant donné la position que j'occupe, de répondre sans connaître tous les faits. Je n'essaie pas d'y échapper, mais il est important à mon avis de déterminer ces faits avant de faire des déclarations que l'on pourrait juger irresponsables plus tard.

Je ne sous-estime pas l'importance des déclarations qui ont été faites. La question est très sérieuse. Nous essayons très sincèrement de prendre toutes les précautions nécessaires dans les limites législatives que nous avons. Je puis vous assurer que c'est bien ce que nous faisons. Je vous assure également que dans les deux heures qui ont suivi l'information que nous avons reçue, Canutec a été informée des premiers détails reçus et, à

[*Texte*]

that time forth we were involved in the procedures that were taking place. And we are very much involved right now.

I said in the House yesterday, and I think I repeated today, that I was exploring the possibilities of exercising the ministerial powers under section 28 of the Transportation of Dangerous Goods Act, which could give effect to inscribing certain regulations for the movement of specified substances or a limited moratorium or a whole host of things. I am looking at that—as a matter of fact, looking at it very seriously. I think that at least partially responds to the question the member has put both in the House and here. All I can say is that I would just ask him to be patient a little while longer.

I think Mr. Ellison would just want to elaborate a little further with respect to the response on whether or not this accident might have occurred if the regulations had been in effect now.

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman and Mr. Minister. I was perhaps unwisely brief in my reply, but I did not wish to take up the time of the committee.

When I said there would have been a marginal improvement in the speed and the accuracy of emergency response but it would not have prevented the accident, I was leading to the point that in fact the cause of the leak was not something that would have been covered by the regulations. Indeed, the driver should have been trained; and indeed, that couple who stimulated the acknowledgement of the accident should not have been allowed to drive on. A fully trained driver would have known that couple should have been held where they were and emergency response taken. There would have been labelling on the transformer; there would have been placarding that may have provided some alerting. Indeed, had the regulations been in force, I presume the weight of the law, which includes \$50,000 fines, could have been taken into account.

• 1750

**Mr. Blaikie:** Just a final supplementary on that.

**The Vice-Chairman:** I am sorry, Mr. Blaikie, your time is up.

I believe we have time for one more questioner. Mr. Jourdenais.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président. Étant donné qu'on voulait terminer à 17h45, je prendrai simplement quelques secondes pour remercier M. le ministre d'être venu cet après-midi et d'avoir si bien répondu à nos questions. Je vais me préparer pour sa prochaine comparution devant le Comité. Merci.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

**Mr. Angus:** A point of order, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** A point of order, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, on behalf of the committee, if schedules can be accommodated, would the Minister be willing

[*Traduction*]

partir de ce moment, nous avons participé à tout ce qui s'est fait. Nous sommes très engagés présentement.

J'ai dit à la Chambre hier, et je l'ai répété aujourd'hui je crois, que j'explore toutes les possibilités d'exercer mes pouvoirs ministériels en vertu de l'article 28 de la Loi sur le transport des produits dangereux, qui pourraient donner lieu à certains règlements pour le transport de substances précises ou un moratoire restreint pour toute une gamme de produits. J'ai étudié cette possibilité—de fait, je l'étudie très sérieusement. Je crois que ma réponse répond en partie à la question que le député a soulevé en Chambre et ici. Je ne puis que lui demander d'être patient un peu plus longtemps.

Je crois que monsieur Ellison veut apporter des précisions quant à savoir si oui ou non l'accident se serait produit si le règlement avait été en place.

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président, monsieur le ministre. Imprudemment, j'ai peut-être été un peu bref dans ma réponse, mais je ne voulais pas prendre tout le temps dont disposent les membres.

Lorsque j'ai dit qu'il y aurait une amélioration marginale dans la vitesse et l'exactitude de la réponse à l'urgence mais que cela n'aurait pas empêché l'accident, je voulais souligner que la cause de la fuite échappait aux règlements. De fait, le chauffeur aurait dû recevoir une formation, et, de fait, on n'aurait pas dû permettre au couple qui a permis de détecter l'accident, de poursuivre son chemin. Un chauffeur bien formé aurait su que le couple devait être retenu sur place et que des mesures d'urgence devaient être prises. Le transformateur aurait porté une étiquette identifiant le produit; il y aurait eu un panneau qui aurait alerté les gens. Si le règlement avait été en vigueur, je suppose que l'on aurait tenu compte du point de la loi qui prévoit des amendes allant jusqu'à 50,000\$.

**M. Blaikie:** Une dernière question supplémentaire à ce sujet.

**Le vice-président:** Je regrette, monsieur Blaikie, votre temps est écoulé.

Je crois que nous avons le temps de donner la parole à un autre intervenant, monsieur Jourdenais.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman. As the meeting is supposed to terminate at 5.45 p.m., I will just take a few seconds to thank the Minister who has come this afternoon and answered our questions very well. I am going to prepare myself for his next appearance in front of the committee. Thank you.

**Le vice-président:** Merci.

**M. Angus:** J'invoque le Règlement monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur Angus invoque le Règlement.

**M. Angus:** Monsieur le président, au nom des membres du Comité, si notre programme le permet, est-ce que le ministre

*[Text]*

to return to meet with us? I think there are a number of other questions that members would like to raise with him.

**The Vice-Chairman:** This is going to be part of my closing remarks.

**Mr. Angus:** Okay.

**The Vice-Chairman:** On behalf of the committee, I would like to invite the Minister, at his earliest possible convenience, to come back to meet with the committee. I think, because of the concerns of the estimates and what not, we would prefer, Mr. Minister, if possible, if you could return before May 31. Once again, thank you for your indulgence in my new position. I believe I speak for everyone when I say we look forward to working with you. We hope our input will be instructive and positive.

**Mr. Mazankowski:** Thank you very much, Mr. Chairman. As I indicated to the chairman earlier in my opening remarks, I certainly will come back. The time schedules we have are rather tight; however, I am sure we can work it in. It would be my intention to come back whenever you need me.

**The Chairman:** This meeting is adjourned until Tuesday, April 23, 9.30 a.m., same room.

*[Translation]*

ne pourrait pas revenir au Comité? Nous avons, je crois, un certain nombre de questions à lui poser.

**Le vice-président:** Cela fait partie de mes remarques visant à terminer cette séance.

**M. Angus:** Très bien.

**Le vice-président:** Au nom des membres du Comité, je désire inviter le ministre à revenir nous voir dès qu'il le pourra. Étant donné le budget et les autres questions qui pourraient se poser, nous préfererions, monsieur le ministre, si cela vous est possible, que vous reveniez avant le 31 mai. Je désire de nouveau vous remercier d'avoir été patient vis-à-vis mon nouveau rôle. Je parle en votre nom à tous en disant que nous attendons avec impatience de travailler avec vous. Nous espérons que notre rapport sera instructif et positif.

**M. Mazankowski:** Merci beaucoup monsieur le président. Comme je l'ai indiqué plus tôt au président, dans mes remarques préliminaires, je vais certainement revenir. Mon horaire est assez chargé, cependant je suis certain que nous pouvons trouver un moment pour nous rencontrer. J'ai l'intention de revenir lorsque vous aurez besoin de moi.

**Le président:** La séance est levée jusqu'au mardi 23 avril, à 9h30, nous nous réunirons dans cette même pièce.









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

John Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation  
Administration;

Duncan Ellison, Director General, Dangerous Goods.

John Allan, administrateur, Administration canadienne du  
transport maritime;

Duncan Ellison, directeur général, Direction générale du  
transport des marchandises dangereuses.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Tuesday, April 23, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le mardi 23 avril 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1985-86: Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 and 110 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1985-1986: Crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 et 110 sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Moe Mantha  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Jean Charest  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, April 23, 1985

• 0939

**The Chairman:** We have a quorum for hearing evidence, our continuation of consideration of the estimates under the Department of Transport. I am not going to call all the votes, because they are there in the record.

We have the Administrator for the Canadian Air Transportation Administration, Mr. Sinclair; Mr. Allan, for the Canadian Marine Transportation Administration; Mr. Mulder, for the Canadian Surface Transportation Administration; and Victor Barbeau, the Deputy Administrator at Surface.

• 0940

**Mr. Sinclair,** you have obviously been here many times before. Do you have a statement?

**Mr. G.M. Sinclair (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport):** Mr. Chairman, I think probably it would be just as well if we went to the questions. We do not have any prepared statements.

**The Chairman:** Fine. Mr. Benjamin, do you want to commence?

**Mr. Benjamin:** I do not want to, but I will.

**The Chairman:** You can move this thing along.

**Mr. Benjamin:** I presume we can question in all three areas—air, surface, and marine.

**The Chairman:** It is wide open.

**Mr. Benjamin:** Okay. Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** Mr. Hardey, do you have to leave?

**Mr. Hardey:** Whenever is convenient, I would like to get away for about 20 minutes. I have to do a radio tape.

**The Chairman:** I just want to get you on the list. You do want to be put on the list, do you not?

**Mr. Hardey:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, in the area of the transfer of the department's executive aircraft to National Defence, would you tell us what kind of aircraft and how many? I cannot find it anywhere in the estimates. What saving, if any, is there, or is that saving not going to show up until next year?

I will leave it at that for the moment.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the decision to transfer the executive aircraft from the Department of Transport to the Department of National Defence was taken after the estimates were prepared; therefore the effects of that transfer are not reflected in the 1985-86 estimates.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 23 avril 1985

**Le président:** Nous avons le quorum pour entendre les témoignages. Nous poursuivons notre étude du budget du ministère des Transports. Je m'abstiendrai de citer tous les crédits puisqu'ils figurent déjà sur l'ordre de renvoi.

Nos témoins sont l'administrateur des Transports aériens, M. Sinclair; l'administrateur des Transports maritimes, M. Allan; l'administrateur des Transports de surface, M. Mulder, ainsi que M. Victor Barbeau, l'administrateur adjoint.

Monsieur Sinclair, ce n'est certes pas la première fois que vous comparez devant nous. Avez-vous une déclaration?

**M. G.M. Sinclair (administrateur, Administration des transports aériens, ministère des Transports):** Monsieur le président, je crois que nous ferions tout aussi bien de passer directement aux questions. Nous n'avons pas de déclaration.

**Le président:** Très bien. Monsieur Benjamin, voulez-vous commencer?

**M. Benjamin:** Je n'y tiens pas, mais je le ferai.

**Le président:** Vous pouvez nous faire démarrer.

**M. Benjamin:** Je suppose que nous pouvons poser des questions sur les trois secteurs—le secteur aérien, les transports de surface et les transports maritimes.

**Le président:** Sur tous les secteurs.

**M. Benjamin:** Très bien. Monsieur le président . . .

**Le président:** Monsieur Hardey, vous devez nous quitter?

**M. Hardey:** Quand cela vous conviendra, j'aimerais m'absenter pour une vingtaine de minutes. Je dois enregistrer une émission de radio.

**Le président:** Je veux simplement vous inscrire sur la liste. Vous voulez être inscrit sur la liste, n'est-ce pas?

**M. Hardey:** Oui.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, certains avions officiels du ministère doivent être transférés à la Défense nationale. Voudriez-vous nous dire de quel genre d'appareils il s'agit et de combien? Je ne vois rien dans le budget. Cela représente-t-il une économie, et cette économie ne sera-t-elle visible que dans le budget de l'année prochaine?

J'en resterai là pour le moment.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, cette décision de transférer ces avions officiels du ministère des Transports au ministère de la Défense nationale n'a été prise qu'après la préparation du budget de sorte que cela ne figure pas dans le budget de 1985-1986.

[Texte]

With respect to the question as to what aircraft are to be transferred, two Challenger 600 aircraft and three Lockheed JetStars aircraft will be retired from service as the new Challenger 601s, which are being acquired by the Department of National Defence, come into service.

**Mr. Benjamin:** All five jets, or just the three Challengers?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, just the three Lockheed JetStars, which are close to the end of their useful life. They will be retired as soon as the Challenger 601s are acquired. The Department of Transport will operate and maintain those aircraft on behalf of the Department of National Defence until the successor aircraft are available.

**Mr. Benjamin:** And you will replace them with three Challenger 601s?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, it is the Department of National Defence that will be replacing the aircraft.

**Mr. Benjamin:** But you will replace them with the same number, the three Challenger 601s you are getting . . . ?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I am not positive as to the exact number of aircraft that the Department of National Defence is acquiring.

**Mr. Benjamin:** Can you tell us whether National Defence is planning on eliminating the personnel who formerly operated and serviced these aircraft? Are they replacing them with contracted-out positions or using DND personnel?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the Department of National Defence has a standing regulation that all military aircraft are to be flown by military pilots. The Department of Transport executive pilots will continue in executive flight service until the respective aircraft are either transferred to the Department of National Defence or are retired from service.

**Mr. Benjamin:** Then what happens to them?

**Mr. Sinclair:** After that point, we expect the pilots will take individual decisions, some of which may involve retirement; others will be melded into other positions within the Department of Transport.

**Mr. Benjamin:** What about the maintenance and ground personnel?

**Mr. Sinclair:** By fortuitous circumstance, the number of maintenance personnel who are affected by this move will also be required for the new Transport Canada calibration fleet aircraft that are just coming on stream. Therefore we plan to only transfer person-year and dollar resources to the department of National Defence. We plan to keep our own people, but redeploy them into the maintenance of the new aircraft that are coming on stream for Transport Canada's fleet.

• 0945

**Mr. Benjamin:** I would like to move to another area, Mr. Chairman. I have raised this with the Minister and officials

[Traduction]

Pour ce qui est du type d'appareils, il s'agit de deux Challengers 600 et de trois Lockheed JetStars qui seront retirés du service lorsque les nouveaux Challengers 601 achetés par le ministère de la Défense nationale entreront à leur tour en service.

**M. Benjamin:** Les cinq appareils ou seulement les trois Challengers?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, simplement les trois Lockheed JetStars qui sont en fin de carrière. Ils seront remplacés dès que les Challengers 601 auront été achetés. Le ministère des Transports continuera à se charger de l'entretien et de l'exploitation de ces appareils au nom du ministère de la Défense nationale jusqu'à ce que les nouveaux appareils soient livrés.

**M. Benjamin:** Et vous les remplacerez par ces trois Challengers 601?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, c'est le ministère de la Défense nationale qui les remplacera.

**M. Benjamin:** Mais ils seront remplacés par un nombre égal, par les trois Challengers 601 que vous . . . ?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je ne saurais dire exactement quel sera le nombre d'appareils achetés par le ministère de la Défense nationale.

**M. Benjamin:** Pouvez-vous nous dire si la Défense nationale a l'intention de supprimer le personnel qui était auparavant chargé de l'entretien et de l'exploitation de ces appareils? Vaut-il faire appel à du personnel extérieur ou utiliser le personnel du ministère?

**M. Sinclair:** Selon un des règlements du ministère de la Défense nationale tous les appareils militaires doivent être pilotés par des pilotes militaires. Les pilotes des avions officiels du ministère des Transports continueront à assurer ce service jusqu'à ce que ces appareils soient transférés au ministère de la Défense nationale ou retirés du service.

**M. Benjamin:** Quel sera alors leur sort?

**M. Sinclair:** Ces pilotes devront alors, je suppose, choisir entre plusieurs autres postes qui leur seront offerts au ministère des Transports ou, pour certains, prendre leur retraite.

**M. Benjamin:** Et le personnel rampant?

**M. Sinclair:** Le hasard fait que nous aurons besoin du personnel touché par ce transfert pour la nouvelle flotte d'appareils de Transports Canada qui entre en service. Par conséquent nous ne prévoyons de transférer au ministère de la Défense nationale que des années-personnes et certains postes budgétaires. Nous prévoyons de conserver notre personnel et de le redéployer pour l'affecter à l'entretien des nouveaux appareils venant s'ajouter à la flotte du ministère des Transports.

**M. Benjamin:** J'aimerais passer à une autre question, monsieur le président. Je me suis entretenu en privé à ce sujet

[Text]

privately, but I want to raise it publicly now. It is the matter of the doing away with the RCMP security service at eight more airports.

From the information I have received and from watching the operations over all these years at airports, it is my view that the private security agencies that are available to replace RCMP officers, most of their employees are elderly, most of them have nowhere near the level of training RCMP officers have. If anything serious does happen at an airport, if it is a serious matter, especially involving any kind of violence, physical or otherwise, they just will not be able to handle it, which means the local city or municipal police or the RCMP have to be called in. We all know the response time at any airport in Canada will be anywhere from 15 minutes to half an hour or more.

The other thing, Mr. Chairman, is there are two places in Canada more so than others where the RCMP should be visible; they are Regina and Ottawa. Regina is not only the home of those members of the force, but it is the home of the RCMP. Whatever alleged savings there are, they are false savings. Anything that even slightly raises the possibility of lower security or less competent security surely is not in the best interests of the travelling public. I want to ask if the officials would reconsider the decision they have made.

The other thing that came to light just a week or so ago is that the RCMP have done away with the services of the Pinkerton agency in the security of embassies and embassy personnel because they just were not doing the job well enough. That ought to tell us something. I think the Canadian travelling public are entitled to just as good security, and available security, as the embassy and embassy personnel in this city.

So I want to know if this matter will be reconsidered with a view to keeping the RCMP security at these airports. If they will not keep as many as there are, or as many as there should be, they should at least keep some.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I believe Mr. Benjamin raised this question when the Minister was here last week. I do not think I can do any better than just reiterate the Minister's answer at that time; I think that is on the record of the committee's proceedings.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I had hoped that from then until now there had been some further discussions in the department between the Minister and his officials.

Will you reconsider it?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the matter has been considered for a number of years, and was the subject of a tripartite study by the Solicitor General's office, the RCMP and ourselves. Conclusions were reached. The RCMP is in concurrence with the move that is planned, and really we do not see any need for a reappraisal. Several reappraisals have been done on this particular subject over the years as a result of representations by Mr. Benjamin and others.

[Translation]

avec le ministre et ses fonctionnaires mais je veux maintenant en parler publiquement. Il s'agit de la suppression des services de sécurité de la Gendarmerie royale dans huit aéroports de plus.

D'après mes renseignements et d'après ce que j'ai pu voir au cours de toutes ces années dans les aéroports, j'estime que le personnel des agences privées de sécurité susceptibles de remplacer les membres de la Gendarmerie royale, est composé pour la plupart d'employés âgés qui sont loin d'avoir le niveau de formation des membres de la Gendarmerie royale. En cas d'incident grave dans un aéroport, surtout si cet incident est accompagné de violence physique, par exemple, ils ne seront absolument pas capables d'y faire face et il faudra donc faire appel à la police locale ou municipale ou à la Gendarmerie royale. Nous savons que pour tous les aéroports canadiens il faut compter de 15 minutes à une demi-heure ou plus avant que ces forces d'intervention n'arrivent sur les lieux.

De plus, monsieur le président, il y a deux endroits au Canada où la Gendarmerie royale devrait être plus visible que nulle part ailleurs; il s'agit de Regina et d'Ottawa. Il ne faut pas oublier que le quartier général de la Gendarmerie royale se trouve à Regina. Quelles que soient les prétendues économies, ce sont de fausses économies. Toutes initiatives qui réduisent même légèrement le niveau de sécurité ou le niveau de compétence ne peut servir les intérêts des passagers. En conséquence, les fonctionnaires ne seraient pas disposés à reconsidérer la décision qu'ils ont prise?

Je vous rappellerais qu'il y a tout juste une semaine la Gendarmerie royale a remercié l'Agence Pinkerton pour les services de sécurité dans les ambassades parce que son travail n'était pas satisfaisant. Nous devrions en tirer une leçon. Je crois que les passagers canadiens ont droit à d'aussi bons services de sécurité que les ambassades de cette ville.

J'aimerais donc que cette décision soit reconsidérée et que la présence de la Gendarmerie royale dans ces aéroports soit maintenue. Même si les effectifs sont réduits, cette présence devrait toujours exister.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je crois que M. Benjamin a posé cette question au ministre lorsqu'il était ici la semaine dernière. Je ne pense pas pouvoir mieux faire que simplement répéter la réponse du ministre; cette réponse figure au compte rendu du Comité.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'avais espéré que le ministre en avait discuté depuis avec ses fonctionnaires.

Reconsidérerez-vous cette décision?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, voilà des années que cette question fait l'objet d'une étude tripartite auquel participe le bureau du Solliciteur général, la Gendarmerie royale et nous-mêmes. Nous sommes parvenus à certaines conclusions. La Gendarmerie approuve la décision qui a été prise et nous ne voyons pas vraiment le besoin d'une réévaluation. Cette question a fait l'objet de plusieurs réévaluations au

[Texte]

**Mr. Benjamin:** I wonder, Mr. Chairman, if the officials can give us a guarantee, or do they have any guarantee from the RCMP themselves that none of these officers, as a result of being transferred out of airport security, will receive any lower rates of pay than they are presently getting?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I am unable to respond to the question. I would suggest that it be directed to the RCMP.

**Mr. Benjamin:** Well, I guess the department does not care about the people or the level of security services. I am told by those officers that in Regina, for example, they will drop anywhere from \$900 to \$2,500 a year in pay, which is a very high penalty. However, I will raise that with the RCMP too.

Mr. Chairman, I have another question to ask on the surface area. As Mr. Mulder knows, I I have been raising the whole matter of multimodal transportation centres: rail, bus, marine, air, whatever. An agreement was finally reached and signed in February of 1982 by the department, the CTC, VIA Rail, the Saskatchewan government, and the City of Regina. Subsequent to that, in the summer of 1982, the provincial government made it known that they were not prepared to proceed—even though the project had the support of the Minister, all the political parties, the Regina Chamber of Commerce, downtown businessmen, labour council, the city council, etc.

Now, at the time of the agreement being signed, the federal government said in the agreement that they would contribute \$500,000 towards the cost of establishing that multimodal transportation centre. It was announced a year or two ago that the federal government will contribute \$2 million to a similar kind of centre in Sudbury. I am certainly not opposed to that, but I would like to ask that Regina get no less than that, and maybe a little more, because it is a larger centre and has a larger volume of business.

Would the department take the initiative to ask the Province of Saskatchewan to reopen the agreement with a view to getting the Government of Saskatchewan to proceed with the project? VIA Rail says they are going ahead anyway, and are refurbishing the station. Would they be willing to take the initiative to meet with the province and tell them you are willing to reopen the agreement, so that Regina will be treated as well as any other place in terms of financial assistance from the federal government?

I think the only way we can succeed is for one of the major players to take some initiative and offer to reopen it and renegotiate.

**Mr. N. Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport):** As you indicate, we have been in favour of the multimodal station in Regina. Indeed, we are doing it elsewhere as well—in Trois Rivières and in Quebec City. We also made an attempt in Sudbury, which may not go through.

[Traduction]

cours des années à la suite d'interventions dont celles de M. Benjamin.

• 0950

**M. Benjamin:** Monsieur le président, les fonctionnaires pourraient-ils nous assurer, ou ont-ils été assurés par la Gendarmerie royale qu'à la suite de ce transfert, ces agents responsables de la sécurité dans les aéroports ne subiront pas une diminution salariale?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je suis dans l'impossibilité de répondre à cette question. Je vous suggère de la poser à la Gendarmerie royale.

**M. Benjamin:** J'en conclus que le ministère se soucie fort peu des questions humanitaires ou du niveau de sécurité. Les agents de Regina m'ont dit qu'ils perdraient de 900\$ à 2,500\$ en salaire par année, ce qui constitue une importante pénalité. Je poserai la question à la Gendarmerie royale.

Monsieur le président, j'ai une autre question concernant les transports de surface. Comme M. Mulder ne l'ignore pas, je m'intéresse à la question des centres multimodaux de transport regroupant le rail, le bus, le bateau, l'avion, etc. Un accord a été finalement conclu et ratifié en février 1982 par le ministère, la CCT, Via Rail, le gouvernement de la Saskatchewan et la ville de Regina. Subséquemment, au cours de l'été 1982, le gouvernement provincial a fait savoir qu'il n'était plus partant—même si ce projet avait l'appui du ministre, de tous les partis politiques, de la Chambre de Commerce de Regina, des commerçants du centre-ville, du Conseil de la main-d'oeuvre, du conseil municipal, etc.

Dans cet accord, le gouvernement fédéral s'engageait à participer jusqu'à concurrence de 500,000\$ aux coûts de la construction de ce centre multimodal de transport. Il y a un ou deux ans, il a été annoncé que la contribution du gouvernement fédéral à la création d'un centre similaire à Sudbury s'élèverait à 2 millions de dollars. Je n'y vois pas d'objections, mais j'aimerais que Regina obtienne une somme au moins analogue et peut-être même un peu supérieure car étant un centre plus important, le trafic est plus important.

Le ministère serait-il prêt à demander à la Saskatchewan de rouvrir l'accord pour la convaincre de donner le feu vert au projet? VIA Rail a décidé d'agir quoi qu'il arrive et a commencé des travaux dans la gare. Le ministère serait-il prêt à prendre l'initiative de rencontrer les représentants de la province et de leur dire qu'il est prêt à rouvrir l'accord afin que Regina soit aussi bien traitée que toute autre ville par le gouvernement fédéral sur le plan de l'aide financière?

Je crois que le seul moyen de parvenir à un résultat est qu'un des principaux participants prenne l'initiative de réamorcer la négociation.

**M. N. Mulder (administrateur, Administration des transports de surface, ministère des Transports):** Comme vous l'avez indiqué, nous sommes favorables à l'établissement d'une gare multimodale à Regina. Nous avons d'ailleurs des projets en cours ailleurs—à Trois-Rivières et à Québec. Nous faisons

[Text]

**An hon. member:** Kapuskasing.

**Mr. Mulder:** As for Regina, we are still very much in favour of it, and we still have the money available in our department. Also, besides the \$.5 million, I believe there is extra money set aside within VIA Rail's budget. I believe—and I stand to be corrected—that the \$500,000 you referred to, sir, only included Transport Canada's contribution and not necessarily VIA Rail's as well.

More particularly, on the point of whether or not we are prepared to go back, we are and indeed we have. Recently, people from VIA—particularly Dr. Horner from the Rail Passenger Action Force—took the initiative to meet with the Province of Saskatchewan last month, and to sit down with them to see whether or not they would reconsider their earlier decision to cancel the project. Based on the discussions with Dr. Horner and others, I think the province is prepared to look at it again to see whether or not something can be done. I am hopeful that one way or another the project will come to fruition.

• 0955

**Mr. Benjamin:** I do not expect you to announce an exact figure—that is the prerogative of the Minister—but is the department now prepared to put in more than the \$500,000 originally allocated?

**Mr. Mulder:** I cannot indicate that because the proposal has to go back more or less with the same terms and conditions as before. I do not think it was a question of cost-sharing that prevented the province from going ahead. It was just a lot of other complexities and the overall financial restraint policy they had at that time.

**Mr. Benjamin:** Yes, but their reason was that it was going to cost too much. If Sudbury was offered \$2 million by the federal government, surely the same amount should be offered to Regina.

**The Chairman:** All right. You can pursue that on your second round. I was hoping you would end it, Mr. Benjamin, because you are over five minutes right now. Mr. Baker.

**Mr. Baker:** I wonder if one of the witnesses could verify whether the government will go ahead and create a Crown corporation out of CN Marine, and how the creation of a Crown corporation of CN Marine will actually save the government money? As I understand, the projected savings are \$20 million a year.

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, we do intend to go ahead with a separation of CN Marine from CN, to set it up as a separate Crown corporation. Indeed, we took the main step already, effective January 1 of this year, whereby through an Order in Council we set up CN Marine as a separate entity within CN, with its own board of directors reporting directly to the Minister. CN Marine currently does not report through the

[Translation]

également une tentative à Sudbury mais il n'est pas sûr qu'elle réussisse.

**Une voix:** Kapuskasing.

**M. Mulder:** Pour ce qui est de Regina, nous sommes toujours très favorables, et les fonds sont toujours disponibles. En plus des 500,000\$, je crois que des fonds supplémentaires sont prévus dans le budget de VIA Rail. Je peux me tromper, mais je crois que les 500,000\$ dont vous avez parlé, monsieur, ne correspondent qu'à la contribution de Transports Canada et ne englobent pas forcément celle de VIA Rail.

Pour être plus précis, nous sommes tout disposés à reprendre les négociations. Le mois dernier, les représentants de VIA—en particulier M. Horner du Groupe d'étude sur les trains de passagers—ont pris l'initiative de rencontrer les représentants de la Saskatchewan, et de discuter avec eux pour déterminer si oui ou non ils seraient prêts à reconsidérer leur décision précédente d'annuler le projet. Selon les discussions que j'ai eues avec M. Horner et avec d'autres, il semble que la province soit disposée à réétudier la question pour résoudre le problème. J'espère qu'il sera possible, d'une manière ou d'une autre, de faire aboutir ce projet.

**M. Benjamin:** Je ne vous demande pas de me donner un chiffre exact, c'est plutôt le ministre qui doit faire cela, mais j'aimerais savoir si le ministère est disposé à affecter à ce projet un montant supérieur aux 500 millions de dollars affectés à l'organe.

**M. Mulder:** Je ne crois pas pouvoir vous répondre, puisque la proposition doit respecter plus ou moins les conditions énoncées auparavant. Ce n'est pas seulement en raison du partage des coûts que la province n'y a pas donné suite. C'est aussi en raison d'autres questions complexes et des restrictions budgétaires globales imposées à l'époque.

**M. Benjamin:** Oui, mais les représentants ont indiqué qu'ils n'y ont pas donné suite à cause des coûts trop élevés. Si le gouvernement fédéral a offert une subvention de 2 millions de dollars à la ville de Sudbury, je ne vois pas pourquoi il n'aurait pas pu offrir le même montant à la ville de Regina.

**Le président:** Votre temps est écoulé, monsieur Benjamin. Vous devrez attendre le deuxième tour, monsieur Benjamin, car vous avez utilisé cinq minutes de trop. Monsieur Baker.

**M. Baker:** Pourriez-vous nous dire si le gouvernement va transformer CN Marine en une société d'État et, dans l'affirmative, en quoi cela permettrait au gouvernement de réaliser des économies. Je crois comprendre que les économies projetées sont de l'ordre de 20 millions de dollars par année.

**M. Mulder:** Monsieur le président, nous avons l'intention de scinder CN Marine et le CN, de sorte que CN Marine devienne une société d'État autonome. Nous avons déjà franchi la première et principale étape en ce sens, car le 1<sup>er</sup> janvier dernier, CN Marine est devenu en vertu d'un décret du conseil, un entité distincte au sein du CN et dotée de son propre conseil d'administration, qui relève directement du

## [Texte]

board of directors of CN to the Minister of Transport. CN Marine now reports directly to the Minister of Transport. That was effective on January 1.

We are also working on proposals to go ahead with the detailed legislation. We are hopeful that sometime in the course of 1985 we will have a bill before Parliament to actually make CN a separate entity that will have its own statutory powers to act as an independent Crown corporation.

The decision to separate CN Marine from CN, effective on January 1, saves us in the range of \$20 million because we are no longer required to give a profit allowance to CN. Under the previous regime, at least during 1984, we were paying CN roughly 7% as a return on equity. A fair amount of that money in turn flowed from CN to the Crown through dividend payments; but basically the return on equity, or the profit allowance, cost us \$20 million. A decision was made that if we separated CN Marine from CN we would no longer have to pay the profit allowance to CN. We would treat CN Marine on a strict cashflow basis and through that we would save \$20 million. As I said, when we separated CN Marine from CN through separate reporting relationships, we started saving that money.

**Mr. Baker:** In other words, if I understand you correctly, what you are saying is that you are saving \$20 million because you do not have to pay CN \$20 million. Are you saying that CN Marine is a profitable venture? Is that what you are trying to say?

**Mr. Mulder:** Under the earlier set-up, Mr. Chairman, CN did make a profit out of running CN Marine. What we are going to do in the future is make CN Marine basically a non-profit organization. Yes, they will have some retained earnings, to the extent that they managed to do things cheaper than estimated in the contract. They can keep their money as retained earnings, but they would have to put it back in the following year.

**Mr. Baker:** You are actually saying to the committee that CN Marine is making money. Is that right?

**Mr. Mulder:** CN Marine has made money over the last six or seven years, yes. It has made a profit.

• 1000

**Mr. Baker:** Right, and instead of paying the \$20 million to CN, you will now save that \$20 million. How will the government save \$20 million?

**Mr. Mulder:** By not making the payments of a profit allowance to CN.

**Mr. Baker:** What happens to the money?

**Mr. Mulder:** It stays with the Consolidated Revenue Fund.

## [Traduction]

ministre. Actuellement, CN Marine relève directement du ministre des Transports sans l'intermédiaire du conseil d'administration du CN. Ce changement est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier.

Nous avons également entrepris l'étude approfondie des lois connexes et pendant l'année en cours, nous espérons présenter à la Chambre un projet de loi qui ferait du CN une société d'État indépendante, ayant ses propres pouvoirs statutaires.

La décision de scinder CN Marine et CN, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier, nous permet d'économiser environ 20 millions de dollars puisque nous ne sommes plus tenus de verser au CN une allocation au titre des bénéfices. Dans l'ancienne structure, du moins pendant l'année 1984, nous versions au CN environ 7 p. 100 au titre du rendement des capitaux propres. Une fraction importante de ces sommes était ensuite reversée à la Couronne par le biais des dividendes, mais le rendement des capitaux propres, c'est-à-dire l'allocation au titre des bénéfices, nous coûtait en fait quelque 20 millions de dollars. On a décidé que s'il y avait scission de CN Marine et de CN, nous ne serions plus tenus de verser cette allocation au CN. Dorénavant, CN Marine est appelé à générer ses propres fonds, ce qui nous permet d'économiser 20 millions de dollars. Comme je le disais tout à l'heure, au moment où CN Marine et CN sont devenus des entités distinctes et tenues de rendre des comptes séparément, nous avons pu réaliser ces économies.

**M. Baker:** Si je vous comprends bien, vous dites que vous réalisez des économies de 20 millions de dollars parce que vous n'êtes plus tenus de verser ce même montant au CN. Est-ce à dire que CN Marine est une entreprise rentable?

**M. Mulder:** Dans l'ancienne structure, CN tirait un bénéfice de l'exploitation de CN Marine. Dorénavant, cependant, CN Marine sera essentiellement un organisme sans but lucratif. Cette société affichera des bénéfices non répartis, bien sûr, dans la mesure où elle parviendra à exécuter les contrats tout en maintenant ses coûts à des niveaux inférieurs aux prévisions. L'écart constituera les bénéfices non répartis, mais CN Marine devra néanmoins les réinjecter pendant l'exercice suivant.

**M. Baker:** Est-ce que vous êtes en train de dire au Comité que CN Marine réalise des bénéfices?

**M. Mulder:** En effet, CN Marine a réalisé un bénéfice au cours des six ou sept dernières années.

**M. Baker:** Bon, et parce que vous ne versez plus les 20 millions de dollars au CN, vous pouvez économiser ce montant. Comment le gouvernement va-t-il économiser 20 millions de dollars?

**M. Mulder:** Parce qu'il n'a plus à verser au CN une allocation au titre des bénéfices.

**M. Baker:** Qu'advient-il de ce montant?

**M. Mulder:** Il est versé au Fonds du revenu consolidé.

[Text]

**Mr. Baker:** Does not CN then lose \$20 million?

**Mr. Mulder:** CN does, yes.

**Mr. Baker:** I see. The board of directors—this new Crown corporation being created by the new federal Progressive Conservative Party, has the board of directors been appointed?

**Mr. Mulder:** Yes, Mr. Chairman. The board of directors was appointed, I believe, either late February or early March—the new board of directors, including some members of the previous board.

**Mr. Baker:** Do you have Newfoundlanders represented on the board of directors, to your knowledge?

**Mr. Mulder:** Yes, Mr. Chairman, there are Newfoundlanders represented on the board of directors. I believe it is at least three, maybe four. It includes Mr. J.D. Wilson, who is from St. John's and who is the new chairman of CN Marine.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, now that I have it clear in my mind that CN Marine actually is a profitable operation and that the new Conservative government is creating a Crown corporation to manage those profits, I would like to now go to air. I would like to ask the witnesses whether or not they are aware of an application by Air Canada to the Canadian Transport Commission to operate international flights out of St. John's, Newfoundland. I rather suspect, Mr. Chairman, that there is an intent on the part of the Minister of Justice to exert some political influence over the procedure and to exert political influence over the Canadian Transport Commission and possibly . . .

**The Chairman:** They will come before us, Mr. Baker, on Thursday, and I will have a great delight in putting those questions to Mr. Marchand.

**Mr. Baker:** Thank you, Mr. Chairman. We can perhaps work together on that one.

The question I have for the witnesses today is as far as Transport Canada is concerned, Transport Canada has a role in the determination of whether or not international flights can operate out of St. John's, Newfoundland. Certainly customs have a say; they have to have their personnel in place at the airport. But also Transport Canada has a say. I wonder if the witnesses could tell the committee whether or not they know what I am talking about, about the application of Air Canada, and whether or not Transport Canada has been asked to pass a judgment as to whether or not the airport is suitable and whether or not you are planning increases in expenditures to make it suitable for international flights.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I am not aware that Air Canada has an application before the CTC for such a service. It has been talked about, primarily in Newfoundland, but to my knowledge—and I stand to be corrected—I do not believe Air Canada has made any formal submission to the CTC.

With respect to the second part of the question, if St. John's were designated as an international airport, that could only be done after an airline involved has filed plans with the International Air Transport Association for a scheduled service internationally to places other than the United States. Once

[Translation]

**M. Baker:** Oui, mais alors, le CN ne perd-il pas 20 millions de dollars?

**M. Mulder:** C'est exact.

**M. Baker:** Je vois. Les membres du Conseil d'administration de cette nouvelle société d'État créée par le Parti conservateur fédéral ont-ils été nommés?

**M. Mulder:** Oui, monsieur le président. Je crois que cela s'est fait vers la fin de février ou le début de mars, et certains des membres de l'ancien conseil siègent également au nouveau.

**M. Baker:** Savez-vous s'il y a des Terre-Neuviens au sein du conseil d'administration?

**M. Mulder:** Oui, monsieur le président, il y a trois sinon quatre Terre-Neuviens au sein du conseil, dont M. J.D. Wilson de St-Jean de Terre-Neuve, qui est le nouveau président de CN Marine.

**M. Baker:** Monsieur le président, étant maintenant convaincu que CN Marine est en fait une entreprise rentable et que le nouveau gouvernement a mis sur pied une société d'État afin d'en administrer les bénéfices, j'aimerais maintenant discuter du transport aérien. Les témoins sont-ils au fait d'une demande présentée par Air Canada à la Commission canadienne des transports en vue d'assurer des vols internationaux en partance de St-Jean de Terre-Neuve? Monsieur le président, je ne serais pas du tout étonné si le ministre de la Justice avait l'intention d'exercer des pressions politiques sur la Commission canadienne des transports et peut-être . . .

**Le président:** Monsieur Baker, les représentants de la Commission doivent comparaître jeudi et je serai ravi de poser ces mêmes questions à M. Marchand.

**M. Baker:** Merci, monsieur le président. Nous pourrions peut-être les poser en collaboration.

Le ministère des Transports est une des parties appelées à décider si on exploitera des vols internationaux en partance de St-Jean de Terre-Neuve. Il est certain aussi que le service de douanes a son mot à dire, puisqu'il a du personnel sur place à l'aéroport, mais le ministère participe également à la décision. Les témoins pourraient-ils nous dire s'ils sont au fait d'une demande présentée par Air Canada et si le ministère des Transports a été appelé à décider si les installations aéroportuaires actuelles permettraient un service international et, dans la négative, si le ministère compte engager les fonds requis pour procéder aux modifications nécessaires.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je n'ai jamais entendu parler d'une telle demande présentée par Air Canada à la CCT. On en a parlé, surtout à Terre-Neuve, mais que je sache, Air Canada n'a pas présenté une demande officielle à la CCT.

Quant au deuxième volet de la question, pour que l'aéroport de St-Jean de Terre-Neuve devienne un aéroport international, il faudrait que le transporteur en cause dépose auprès de l'Association du transport aérien international son programme visant la mise en place de services internationaux vers des

## [Texte]

such a service becomes formally part of the IATA plan, only at that point would we begin to move to determine what, if any, additional requirements are needed at the airport involved.

• 1005

As Mr. Baker knows, there are already some custom facilities at St. John's for charter flights, which would have to be augmented to a certain extent. Whether or not there would have to be any other changes at the airport would depend to a large extent on the kind of aircraft that might be used. At this point Transport Canada has no expenditure plans in place to upgrade St. John's to the international status that might be required if certain types of aircraft were used from the airport.

**Mr. Baker:** May I ask the witnesses how extensive the problem is, if it is a problem, of airports demanding international services or of airlines wanting to travel into certain airports but cannot for one reason or another? I understand we only have a limited number of what we call international airports in this country. Is this a constant request made of the Minister of Transport?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, there are requests for international service from various groups from time to time. What most people do not take into account is the first prerequisite for international service—an airline willing to put in place a scheduled service to an international point other than the United States. If there is no airline that wishes to initiate such a service, there is no need for us to undertake any upgrading of the airport involved.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, could the witnesses tell the committee whether or not they will be taking part in any planned expenditures by the Government of Canada, in concert with provincial governments, to upgrade the Trans-Canada Highway? In past years in the Province of Newfoundland, Transport Canada did participate in the upgrading of the Trans-Canada Highway. I understand certain Cabinet Ministers have been making announcements throughout Canada of extensive amounts of money for the upgrading of the Trans-Canada Highway. I am wondering what envelope that comes out of, in view of the restrictions placed on each government department's expenditures, especially on Transport Canada.

**Mr. Mulder:** Could I first make one point of clarification on the earlier line of questioning? Until January 1, 1985, CN and CN Marine made a profit in running the ferry services. Effective January 1, 1985, CN Marine is not making a profit in running the ferry services.

**Mr. Baker:** That is an important clarification.

**Mr. Mulder:** I apologize if this led to some confusion earlier on that point.

Currently, we are funding improvements in the Trans-Canada Highway in some of the Atlantic provinces. In late

## [Traduction]

destinations autres que celles situées aux États-Unis. Le cas échéant, nous ne pouvons examiner les modifications requises à l'aéroport en cause qu'une fois le programme intégré au plan de l'ATAI.

Comme le sait M. Baker, il existe déjà à Saint-Jean de Terre-Neuve des services douaniers pour les vols nolisés, mais il faudrait entreprendre certains travaux d'expansion. Quant aux autres modifications qu'il faudrait apporter à l'aéroport, cela dépendrait dans une large mesure du type d'appareil utilisé pour ces vols. À l'heure actuelle, le ministère des Transports n'a pas engagé de fonds en vue de transformer l'aéroport de Saint-Jean de Terre-Neuve en aéroport international, à supposer que des vols internationaux soient offerts.

**M. Baker:** J'aimerais demander aux témoins quelle est l'ampleur du problème, si même c'est un problème. Est-ce que certains aéroports demandent l'instauration de services internationaux ou s'agit-il de compagnies aériennes voulant assurer certains services mais qui en sont empêchées pour une raison ou pour une autre? D'après mes renseignements, il n'y a au Canada qu'un nombre limité d'aéroports internationaux. Le ministère des Transports reçoit-il fréquemment des demandes de ce genre?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous recevons de façon intermittente des demandes formulées par divers groupes qui veulent instaurer de services internationaux. Ce que la plupart des gens ignorent, c'est que pour instaurer un service international, il faut trouver d'abord un transporteur disposé à offrir un service vers une destination située dans un pays autre que les États-Unis. À défaut de quoi, il est inutile pour nous d'améliorer les installations aéroportuaires.

**M. Baker:** Monsieur le président, les témoins pourraient-ils nous indiquer si le gouvernement du Canada compte consacrer des fonds, en collaboration avec les gouvernements provinciaux, à l'amélioration de la route transcanadienne. Par le passé, le ministère a participé à une telle initiative à Terre-Neuve. Je crois comprendre que certains ministres ont déclaré ici et là au Canada que le gouvernement consacrerait des montants importants à l'amélioration de la Transcanadienne. Compte tenu des limites imposées à chaque ministère, particulièrement au ministère des Transports, j'aimerais savoir de quelle enveloppe proviennent ces fonds.

**M. Mulder:** Tout d'abord, je voudrais corriger une inexactitude qui s'est glissée dans les échanges tenus il y a quelques minutes. Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1985, l'exploitation des services de traversiers par le CN et CN Marine a produit des bénéfices. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1985, toutefois, l'exploitation de ces mêmes services par CN Marine ne réalise pas de bénéfices.

**M. Baker:** C'est une mise au point très importante.

**M. Mulder:** Je m'excuse de la confusion que cela a pu engendrer.

À l'heure actuelle, notre ministère finance des améliorations à la route transcanadienne dans certaines provinces de

## [Text]

March the federal and provincial governments agreed in principle to enter into a \$180 million, seven-year, highways agreement with the Province of Newfoundland; roughly \$150 million of that will be spent on the Island of Newfoundland and most of it on the Trans-Canada Highway. So the specific answer to the question, are we participating in the financial upgrading of the Trans-Canada Highway, is yes in the Atlantic provinces. We are not involved financially in upgrading the Trans-Canada Highway anywhere else in the country.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, returning to CN Marine for a few minutes, there were extensive rate increases announced recently. I am wondering whether the witnesses can give us a breakdown of the actual rate increases or what it costs a family to move from one province to another. I wonder if the witnesses could tell us for, say, a family of four who take a cabin crossing from North Sydney to Argentia, Newfoundland, what the new cost would be. For all tourists who wish now to travel to Newfoundland, how much would they have to budget to get from one province to another?

• 1010

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, unfortunately I do not have those specific figures with me. It is true that fares were increased. I should hasten to add, though, that in a number of cases fares actually dropped, particularly for tourism traffic.

**Mr. Baker:** How did they drop?

**Mr. Mulder:** We developed a new fare formula whereby the ratio of what it cost to go with a camper trailer, for example, versus a car was realigned. That led, in the fares for Newfoundland services, from North Sydney to Port-aux-Basques and North Sydney to Argentia, and also for the P.E.I. service, to an actual drop in the cost to take a camper trailer across on the ferries.

I could get Mr. Sherman, if you wish a specific answer to the question, if you would just clarify one little point. I can get you the data within a day or so—less than that if you want to know whether the family of four is going by car or going with a camper trailer.

**Mr. Baker:** You are not allowed to stay in the camper trailer while you are on the boat. I presume the reduction the witness is talking about is a reduction in the charge per foot for that particular mode of transportation.

**Mr. Mulder:** Right. Exactly.

**Mr. Baker:** But a family of four renting a cabin... obviously they have to get a cabin, but you do not have enough cabins to take care of all the passengers on the boat.

I would like to have it, Mr. Chairman, and distribute it to members of the committee so they can see that people who travel to Newfoundland now are going to have to pay one heck of a cost.

**The Chairman:** Mr. Mulder can send that to the clerk.

## [Translation]

l'Atlantique. Vers la fin mars, le gouvernement fédéral et les provinces ont conclu un accord de principe prévoyant l'élaboration d'un programme routier échelonné sur sept ans et coûtant 180 millions de dollars, dont environ 150 millions seront consacrés à la province de Terre-Neuve, particulièrement pour l'amélioration de la Transcanadienne. Pour répondre à votre question, le ministère participe en effet, sur le plan financier, à l'amélioration de la Transcanadienne dans les provinces de l'Atlantique. Nous ne participons pas à des programmes semblables ailleurs au Canada.

**M. Baker:** Monsieur le président, j'aimerais revenir à la question de CN Marine, qui a récemment annoncé des augmentations de tarif importantes. Les témoins pourraient-ils nous donner une ventilation des augmentations en cause et nous indiquer ce que doit payer une famille qui veut se rendre d'une province à une autre? En vertu des nouveaux tarifs, pourriez-vous nous dire combien devrait payer, par exemple, une famille de quatre personnes qui désire retenir une cabine sur le traversier allant de North Sydney à Argentia, à Terre-Neuve? Quelle somme les touristes qui veulent dorénavant se rendre à Terre-Neuve devront-ils consacrer à cette partie du trajet?

**M. Mulder:** Monsieur le président, je n'ai malheureusement pas ces chiffres en main. Il est vrai que les tarifs ont augmenté. Je dois vous signaler, toutefois, que certains ont été réduits, notamment ceux qui s'appliquent aux touristes.

**M. Baker:** Quelle a été la réduction?

**M. Mulder:** Nous avons établi un nouveau barème et réajusté le rapport entre le coût du transport d'une voiture avec caravane par rapport à celui d'une voiture seule. Dans le cas des tarifs entre North Sydney et Port-aux-Basques ou Argentia, de même que dans le cas du service à destination de l'Île du Prince-Édouard, cela a réduit le coût de la traversée pour une caravane.

Si vous êtes d'accord, d'ici une journée ou deux, ou avant si vous le désirez, je peux obtenir ces données et vous saurez ainsi combien doit payer une famille de quatre personnes qui se déplace en voiture par opposition à celle qui voyage avec voiture et caravane.

**M. Baker:** Il est interdit de rester dans la caravane pendant la traversée. Je suppose que la diminution dont parle le témoin porte sur le tarif par pied de longueur pour ce mode de transport.

**M. Mulder:** Exactement.

**M. Baker:** Oui, mais une famille de quatre devra bien sûr louer une cabine et il me semble qu'il n'y en a pas assez à bord des traversiers pour répondre à la demande.

J'aimerais obtenir ces renseignements, monsieur le président, et les distribuer aux membres du Comité de sorte que tous verront que pour aller à Terre-Neuve dorénavant, il faudra payer de gros sous.

**Le président:** Monsieur Mulder, pourriez-vous transmettre ces renseignements au greffier.

[Texte]

**Mr. Baker:** Right.

**The Chairman:** We can circulate it to members as a comparison of before and after in individual passenger traffic on the ferries.

Before I call on Mr. Hardey, I wonder if the members of the committee will permit me, since Mr. Allan is here as the Marine Administrator, publicly to compliment the Marine Administration and Mr. Curren for the affair in Halifax last Friday, on a beautiful sunny day, with the commissioning and christening of the *Mary Hichens*, the Coast Guard cutter. I said then—I do not know if I said to Mr. Allan, but I said it to some of the officials—that it was a great precedent for politicians to have so many people appear on two programs on the printed program you had, and the whole thing moved along with more than dispatch.

The reason I am reminded of it is I have my McKelvie's matches here, and that is where we had a very nice lunch. I really think it is a great example of that type of public show, and because it was such a beautiful day a lot of people vicariously participated on the old dock. I hope you convey that to the officials who really did it, whether or not there are any formal letters. I was not there formally to write you, but whether you are being written, I do not know.

We had a choice of fish: meat of the sea—*fruits de mer*—and other things too.

**Mr. Hardey:** Mr. Chairman, I want to try to get some information on search-and-rescue types of operations, and where the Department of Transport fits into search and rescue. Is there any thought at the present time of co-ordinating this through the ministry so that they could be in control of search-and-rescue operations and co-ordinate this type of program?

At the same time, I wonder if you could relate it to hovercraft. I want to pursue the hovercraft mode here along the same line. Maybe you could introduce hovercraft and where they also fit in in this program.

**Mr. John Allan (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport):** Mr. Chairman, as you are aware, the present organization for search and rescue has the Department of National Defence as the lead department and the Minister of National Defence as the lead Minister. The resourcing situation is handled by both departments, acting independently through their own resource-budgeting systems. Therefore there is not . . .

• 1015

**Mr. Hardey:** Both departments being . . .

**Mr. Allan:** The Department of National Defence and the Department of Transport, mainly. Other departments are involved as well in certain ways. There is a committee in place that is attempting to put forward methodologies to bring the budgeting into a more clearly unified system. That is the situation as it exists today for search and rescue.

[Traduction]

**M. Baker:** D'accord.

**Le président:** Dès réception, nous les remettrons aux membres du Comité pour qu'ils puissent faire la comparaison.

Avant de donner la parole à M. Hardey, et avec votre permission, j'aimerais profiter de la présence de M. Allan, administrateur du transport maritime, pour féliciter publiquement son service; je félicite également M. Curren d'avoir organisé l'excellente manifestation qui s'est déroulée à Halifax vendredi dernier, journée ensoleillée s'il en est, à l'occasion de l'inauguration du *Mary Hichens*, bâtiment de la Garde côtière. Je ne sais pas si j'en ai fait part à M. Allan, mais je me souviens d'avoir dit à cette occasion que le gouvernement avait eu une excellente idée en invitant pour la première fois un si grand nombre de participants, ce qui a beaucoup contribué à l'air de fête qui régnait.

J'y pense grâce à ces allumettes du restaurant McKelvie, où nous avons très bien mangé. C'était une excellente manifestation publique, et avec le beau temps, la foule s'est spontanément rassemblée sur le vieux quai. J'espère que vous transmettez ces félicitations aux organisateurs car j'ignore si l'on vous écrira en ce sens.

Au restaurant, on nous a offert, entre autres plats, des fruits de mer et du poisson.

**M. Hardey:** Monsieur le président, j'aimerais obtenir des renseignements sur les opérations de recherche et de sauvetage et le rôle du ministère des Transports. Songe-t-on à ce que le ministère coordonne ces opérations et qu'il en assume donc le contrôle?

J'aimerais également que vous rattachiez ma question aux aéroglisseurs pour nous indiquer comment ces appareils s'insèrent dans l'ensemble du service.

**M. John Allan (administrateur, Administration canadienne du transport maritime):** Monsieur le président, comme vous le savez, la structure actuelle des opérations de recherche et de sauvetage confie au ministère de la Défense nationale et à son ministre le plus gros des responsabilités dans ce domaine. La question des ressources est réglée par les deux ministères qui agissent indépendamment en fonction de leur propre système de budgétisation des ressources. Par conséquent, il n'y a pas . . .

**M. Hardey:** Les deux ministères étant . . .

**M. Allan:** Le ministère de la Défense nationale et le ministère des Transports, pour l'essentiel. D'autres ministères participent également à divers degrés. Il y a un Comité qui essaie de trouver des méthodes permettant une plus grande unification du système de budgétisation. Telle est la situation aujourd'hui en matière de recherche et de sauvetage.

[Text]

**Mr. Hardey:** There has been some notice of the fact that some confusion does arise periodically in search and rescue operations when there is more than one department involved. This was the question I was referring to. You said some budgeting co-ordinating is in place, but will they address the problem of who is going to be in charge, or who will in fact co-ordinate? Such issues will always create almost a panic situation. Because there is not any warning of this type of thing, it has to be placed ahead of time. I wonder where this is fitting in now.

**Mr. Allan:** There is an interdepartmental committee on search and rescue, and there is a secretariat set up. That secretariat reports now through the committee to the Minister of National Defence and the Minister of Transport, and to the degree that committee has been able to bring forward proposals for more optimizing budgeting systems and assessment of capital equipment requirements and so on, this is the case, but it has not yet been finalized in a search and rescue envelope, for example.

**Mr. Hardey:** I think this is something important they should pursue immediately, because we do not need any problems in that area at the last minute.

I was going to suggest the word hovercraft in regard to search and rescue. Certainly helicopters and other modes of transport have to be implemented. What about hovercrafts? Is there any accent on that particular vehicle right now?

**Mr. Allan:** We have hovercraft in operation in the search and rescue role. Particularly noteworthy is the capability on the west coast. It is an effective system that is suitable in certain waters and not suitable in others.

**Mr. Hardey:** There is another operation that hovercraft lend themselves to very well, and that is ice-breaking ventures, especially in areas where rivers must be broken in order to stop considerable flooding. They seem to be accepted as being more effective than tugs. Where does the ministry fit in with having any responsibility in regard to ventures such as this? I am certainly talking about the spring of the year at ice break-up time in areas of streams that are considered navigable and rated as such. Is there any responsibility there?

**Mr. Allan:** Yes. That would be looked upon as using the technology of the day to try to enhance our capability. We have a research and development program that includes attempting to determine through R and D activities the capability of such systems. There has recently been, at Thunder Bay for example, a series of projects over several years assessing the capability of a supplementary bow, based on the principle of forced air, to break the ice in the harbour around Thunder Bay. Assessments of this have not been as clear-cut as one might have hoped in the initial stages.

**Mr. Hardey:** Would the ministry be taking a lead in this type of R and D?

• 1020

**Mr. Allan:** I think what the Coast Guard does here is, if it becomes aware of a technology breakthrough and assesses

[Translation]

**M. Hardey:** D'aucuns ont remarqué certaines confusions périodiques en matière de recherche et de sauvetage lorsque plus d'un ministère est concerné. C'est de cela que je voulais parler. Vous avez évoqué la mise en place d'une certaine coordination budgétaire mais finira-t-on par se mettre d'accord sur les responsabilités? Qui finira par avouer la responsabilité de la coordination? À cause de telles questions, ces opérations sont toujours nimbées d'une certaine atmosphère de panique. Ces problèmes ne prévenant pas, il faut agir par anticipation. Je me demande quelle est la situation actuellement.

**M. Allan:** Il existe un Comité interministériel de recherche et de sauvetage et un secrétariat. Ce secrétariat rend maintenant compte de ses activités au ministre de la Défense nationale et au ministre des Transports par l'intermédiaire de ce Comité et, dans cette mesure, ce Comité a pu notamment proposer des méthodes d'optimisation des systèmes de budgétisation et des méthodes d'évaluation des besoins en matériel, mais il n'a pu encore se mettre d'accord sur une enveloppe commune consacrée à la recherche et au sauvetage, par exemple.

**M. Hardey:** Je crois qu'il faudrait trouver au plus vite une solution car ce dont nous n'avons pas besoin c'est de problèmes de dernière minute dans ce domaine.

Les aéroglisseurs. Il est certain que les hélicoptères et d'autres modes de transport doivent être utilisés, mais qu'en est-il des aéroglisseurs? Pense-t-on de plus en plus à utiliser ces appareils?

**M. Allan:** Nous avons des aéroglisseurs affectés à la recherche et au sauvetage. Tout particulièrement sur la côte ouest. C'est un moyen fort efficace mais qui ne peut être utilisé que dans certaines eaux.

**M. Hardey:** Il y a une autre utilisation à laquelle les aéroglisseurs se prêtent très bien, ils peuvent être utilisés comme brise-glace surtout sur les cours d'eau pour prévenir les dangers d'inondation. Il semble qu'ils soient plus efficaces que les remorqueurs. Votre ministère a-t-il une responsabilité dans ce domaine? Je pense surtout au printemps, à la période de la débâcle des cours d'eau qui sont considérés navigables. Votre ministère exerce-t-il une certaine responsabilité?

**M. Allan:** Oui. Cela entre dans notre utilisation des techniques dernier cri pour perfectionner nos méthodes. Nous avons un programme de recherche et de développement qui essaie entre autres de déterminer les possibilités d'utilisation de tels appareils. Dernièrement, à Thunder Bay, par exemple, par une série de projets sur plusieurs années, nous avons essayé d'évaluer les possibilités que pourrait offrir une proue supplémentaire fonctionnant sur le principe de l'air pulsé pour rompre la glace aux abords du port. Les résultats ne sont pas aussi parfaits qu'on aurait pu l'espérer au départ.

**M. Hardey:** Le ministère joue-t-il un rôle déterminant dans ce genre de recherches?

**M. Allan:** Si la Garde côtière entend parler d'une nouvelle découverte technologique et estime qu'il y a possibilité

## [Texte]

there is a possible application, we will then commence to attempt to determine whether or not the application should go through to actual execution. It would go through the process of trials, of development processes and so on. It is even possible the Coast Guard would fund further research in a promising area to the limit of funds available.

**Mr. Hardey:** Thank you very much. I would like to go into subsidies regarding various modes of transportation. We all realize, of course, Mr. Chairman, that certainly all air, rail, and even bus service are subsidized to degrees. I want to try to get a comparison going here in regard to subsidies. Can you make some general and very concise comments regarding the subsidies, comparing air, railway transportation, and even buses at the present time, just a ballpark situation? I want to compare one against the other as far as the amount of subsidies in regard to . . . Trying to compare apples to apples I realize is difficult; we have to look at the type of transportation and then the overall type of subsidy programs in place.

**Mr. Mulder:** I do not have the aggregate figures right now, Mr. Chairman. I do recall—and this is from memory—studies over the last five years have shown that for the bus there is virtually no subsidy per passenger-mile, for the automobile it is in the range of about 1¢ per passenger-mile, for air it is in the range of about 2¢, and for rail it is in the range of about 12¢ to 15¢ per passenger-mile. I think that is certainly the order in which they come, Mr. Chairman, and the figures I am doing are from memory. Perhaps I could ask someone to check these figures and give the information to the clerk, who can pass them on to members.

**Mr. Hardey:** Mr. Chairman, it is very close; it is close enough. I was asking for a general type of figures and these are certainly close enough.

I want to lead into the aspect of further development and dollars spent on developing passenger rail service in Canada. I personally have a lot of difficulty in promoting that particular mode in Canada. If you start looking at Trans-Canada highways, for example, the speed factors seem to be so much better in regard to being able to skirt around larger centres you do not want to go into. Yet every small town must be slowed down by rail. I am wondering, in my own mind, if we should push toward improved passenger service when we even have a technology problem in regard to the type of rails that are in place, the wheels that have to run on the rails, the same rails that run on freight service. Would you care to comment on the type of problems and dollars that must be spent in order to make a comparative type of passenger travel by rail?

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, just a point of clarification, I remember the questions the member asked from the Minister last week. But is the question how much would you have to spend on rail passenger travel in order to make it comparable with some other modes, like the car?

**Mr. Hardey:** Yes, I think I am trying to justify the estimates that are in place to try to improve rail passenger service. There seems to be some public demand for it, yet I question the good sense of pursuing this to any great degree.

## [Traduction]

d'application, nous nous efforçons de déterminer s'il y a lieu de passer au stade pratique. Nous faisons des essais, des études, etc. Il est même possible que la Garde côtière finance des recherches complémentaires si les résultats sont prometteurs dans la limite des fonds disponibles.

**M. Hardey:** Merci beaucoup. J'aimerais passer aux subventions accordées aux divers modes de transport. Nous savons tous, bien entendu, monsieur le président, que tous les services, qu'ils soient aériens, ferroviaires ou même routiers sont subventionnés à certains degrés. J'aimerais essayer de comparer ces diverses subventions. Pourriez-vous établir une comparaison entre les diverses subventions accordées au transport aérien, au transport ferroviaire et même au transport routier, approximativement? J'aimerais comparer les diverses subventions dont bénéficie . . . je comprends que ce n'est pas facile. Il faut tenir compte du type de transport puis du type de programmes de subvention.

**M. Mulder:** Je n'ai pas les chiffres totaux, monsieur le président. Je me souviens, et je cite de mémoire, que les études des 5 dernières années ont montré que pour le transport par autobus il n'y avait pratiquement pas de subvention par mille-passager, pour l'automobile c'est d'environ 1 cent par mille-passager, pour les transports aériens c'est environ 2 cents et pour le transport ferroviaire c'est d'environ 12 à 15 cents par mille-passager. Je crois que c'est dans cet ordre, monsieur le président, et je cite ces chiffres de mémoire. Je pourrais demander à quelqu'un de vérifier ces chiffres et de communiquer ces renseignements au greffier qui les transmettra aux députés.

**M. Hardey:** Monsieur le président, c'est amplement suffisant. Je voulais avoir une idée générale et cela me suffit.

Cela me conduit aux questions techniques et financières associées à la mise en place d'un véritable service ferroviaire pour passagers au Canada. Personnellement, j'ai beaucoup de mal à défendre ce mode de transport. Sur les autoroutes, les déplacements sont beaucoup plus rapides puisqu'ils permettent de contourner les grands centres qu'on veut éviter. En revanche, les chemins de fer traversent toutes les petites villes ce qui entraîne un ralentissement. Je me demande personnellement s'il serait opportun d'améliorer les services de passagers alors que le type de rails et le type de roues nous posent déjà des problèmes et que ce sont les mêmes voies qui servent aux trains de marchandises. Quels problèmes faudra-t-il résoudre, quelles dépenses faudra-t-il faire pour que le transport des passagers par chemins de fer soit compétitif?

**M. Mulder:** Monsieur le président, je me souviens des questions qu'a posées le député la semaine dernière au ministre. Me demande-t-il maintenant combien il faudrait consacrer aux chemins de fer pour que ce mode de transport se compare favorablement au transport automobile, par exemple?

**M. Hardey:** Oui, j'aimerais pouvoir justifier les dépenses visant à améliorer les services de transport ferroviaire pour passagers. Il semble qu'il y ait une certaine demande publique et pourtant est-ce bien raisonnable.

[Text]

I used the example last week of trying to compare Canada with Japan, which is geared to passenger service, the technology, rails and wheels, etc. being geared to passenger service. They have a tremendous subsidy program in that country, and look at its size compared to Canada. The whole package begins to give me a lot of personal concern; I am hoping you may be able to help me with that concern.

**Mr. Mulder:** I am in no position to comment on the desirability of a policy to promote rail passage in this country; that is something for the Minister and Cabinet and Parliament to decide as to how much should be allocated toward rail passenger service.

Let me just stick to the facts, which are that currently we are providing, in the estimates for 1985-86, \$600 million of expenditures on rail passenger service. If we continue to spend in that range, certainly rail passenger service will improve in this country.

• 1025

It would provide improved services in the corridor, improved transcontinental services and improved services in all the regions of the country and to remote areas. Through those kinds of improvements, with that kind of expenditure, at \$600 million per year, we will also be able to reduce the subsidies per passenger-mile. The estimates we have currently are that if we went ahead with that plan on a stable, continuous basis of \$600 million per year for the next five years or so, in constant dollars the per passenger-mile subsidy for rail passengers would drop by about one-third. So while there is still the expenditure of \$600 million, the performance in terms of what it really would cost per passenger handled would improve significantly. I will leave it to the member to decide whether or not it is desirable to spend \$600 million in order to get that kind of benefit.

**Mr. Hardey:** I certainly appreciate those comments, and I certainly will be pursuing that as much as I can in the future and trying to keep relating that back and forth whenever it is convenient.

Do I have a little more time, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Hardey:** I just want to talk a little about the twin-tracking in our Canadian west. First, would you care to comment on the capacity there now, projecting into the future as to when we need to increase that capacity to any great degree? There have been some estimates. Are those estimates still in place and are there any new estimates as to when the problems will begin as far as traffic in our rail system goes? Certainly I am talking about freight in particular and our western rail lines.

**Mr. Mulder:** Yes. I do not have specific estimates, but I can give what I hope is sufficient information to answer the question.

[Translation]

La semaine dernière j'ai fait la comparaison avec le Japon où toute la technologie ferroviaire vise avant tout le transport des passagers. Le programme de subventions est énorme et la superficie n'est pas du tout la même. Toute cette histoire commence à me donner beaucoup d'inquiétudes et j'aimerais que vous les dissipiez.

**M. Mulder:** Ce n'est pas à moi de vous dire si une politique promouvant le transport des passagers par le train est souhaitable pour ce pays; c'est une décision qui relève du ministre, du Cabinet et du Parlement.

Je vous citerai simplement des chiffres. Dans notre budget de 1985-1986, il est prévu de consacrer 600 millions de dollars au transport ferroviaire des voyageurs. Si cet ordre de dépenses est maintenu, il est certain que le transport ferroviaire des voyageurs s'en trouvera amélioré.

Il y aura amélioration des services dans le corridor, amélioration des services transcontinentaux et amélioration des services dans toutes les régions du pays et même dans les régions éloignées. Grâce à ce genre d'améliorations, avec ce genre de dépenses, c'est-à-dire 600 millions de dollars par année, nous serons également en mesure de réduire les subventions par mille-passager. Si nous maintenons ce budget de 600 millions de dollars par année pendant les cinq prochaines années ou à peu près, en dollars constants la subvention par mille-passager pour les transports ferroviaires de voyageurs chuteraient d'environ un tiers. Cette dépense de 600 millions de dollars permettrait grandement d'améliorer le coût de revient par passager. A vous de décider s'il est souhaitable de dépenser 600 millions de dollars pour parvenir à ce genre de résultat.

**M. Hardey:** Je vous remercie infiniment de ces renseignements, et je reviendrai aussi souvent que possible sur ces questions pour en suivre l'évolution chaque fois que l'occasion s'en présentera.

Est-ce qu'il me reste encore un peu de temps, monsieur le président?

**Le président:** Oui.

**M. Hardey:** J'aimerais parler un peu du doublement des voies dans l'Ouest canadien. Premièrement, voudriez-vous nous dire quelle est la capacité de transport actuelle et quand se présentera la nécessité d'accroître cette capacité en fonction de vos prévisions? Certaines estimations ont été faites. Ces estimations sont-elles toujours valables ou prévoyez-vous d'en faire de nouvelles pour déterminer à partir de quel seuil ou de quelle date l'accroissement du trafic nous causera des problèmes? Ce qui m'intéresse surtout c'est le transport des marchandises, en particulier dans l'Ouest.

**M. Mulder:** Oui. Je ne peux pas vous donner d'estimation précise, mais je peux vous donner des renseignements qui, je l'espère, seront suffisants pour répondre à votre question.

## [Texte]

One is that currently there is no capacity problem, for two reasons. One is that the forecast of traffic unfortunately has not materialized to the degree that was estimated about four or five years ago, that the total amount of traffic for grain, potash, coal and some other major bulk commodities are not quite as high, unfortunately, as was thought. Secondly, the railways have been investing funds in improving the capacity through the Rockies. Both CN and CP have been spending, in total for the two of them, over \$1 billion in the country, and most has been going for western Canada.

Number two is that the railways are continuing to invest considerable sums of money in the future. For example, CP is in the midst of building the Beaver Tunnel through the Rockies. CN, now with some agreement from the native groups, is going ahead with the twin-tracking projects through the Rockies. So there will be additional capacity; based on the longer-term forecasts and so on, as long as the railways keep investing in the capacity problem in western Canada there should be no capacity constraints over the next 10 to 15 years.

So we do not assume this will be a problem in the future as long as those two conditions hold—as long as traffic does not jump up all of a sudden in one year, or particularly as long as the railways keep investing in the funds to which they have basically committed themselves.

**Mr. Hardey:** There was talk at one time... Would you comment if the door is still open to the possibility of joint tracking between CN and CP? Certainly there is a lot of merit in that consideration. I will not go into those details. I am sure you are very well aware of them. Is that door still open?

**Mr. Mulder:** As far as we are concerned, sir, that is still very much open. As a matter of fact, we have just finished phase one of a rather major project looking at the possibility of joint track usage. We are doing that work with the four western provinces and the two railways and the Canadian Transport Commission and ourselves. We jointly funded a project to look at that. As I said, we have just, I think last week, finished phase one, which is a preliminary estimate of longer-term forecasts and capacity requirements and so on. I am hopeful that within the next year or so we will have a more definitive answer to what the possibility for joint track usage will be.

**Mr. Hardey:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you. That was a 15-minute, and now to Mr. Taylor for a 10-minute.

Nothing to decide today, but I wonder if members may want to consider, and perhaps with some direction to the next steering committee meeting, especially during estimates—perhaps not on bills—whether we should change the timetable so members can really have a quicker round on these estimates and then other members can collect their thoughts and come back the second time. Now, with Mr. Benjamin leading off, he will not really be back on a second round until almost noon. I

## [Traduction]

Premièrement, il n'y a pas actuellement de problème de capacité, pour deux raisons. Premièrement, les prévisions d'augmentation du trafic ne se sont malheureusement pas matérialisées et ne correspondent pas à ce qui avait été prévu il y a quatre ou cinq ans, et le volume total des céréales, de la potasse, du charbon et de certaines autres marchandises transportées en vrac n'est pas aussi élevé, malheureusement, que nous l'avions pensé. Deuxièmement, les chemins de fer ont investi dans l'amélioration des voies de franchissement des Rocheuses. Au total, le CN et le CP ont dépensé un peu plus de 1 milliard de dollars dont la majeure partie dans l'Ouest.

Deuxièmement, les chemins de fer continuent, à long terme, à investir des sommes considérables. Par exemple, le CP est en train de construire le tunnel Beaver traversant les Rocheuses. Le CN, après accord avec certains groupes autochtones, procède à certains doubléments de la voie dans les Rocheuses. Il y aura donc augmentation de la capacité de trafic; compte tenu notamment des prévisions à long terme; tant que les chemins de fer continueront à investir pour régler le problème de capacité dans l'Ouest canadien, il ne devrait pas y avoir de problème de capacité au cours des 10 ou 15 prochaines années.

Nous supposons donc qu'il n'y aura pas de problème à l'avenir tant que ces deux conditions seront respectées—tant que le trafic n'augmentera pas d'un seul coup pendant une année, ou plus particulièrement tant que les chemins de fer continueront à investir dans les projets pour lesquels ils ont pris des engagements.

**M. Hardey:** Il a été question... La porte est-elle toujours ouverte quant à la possibilité d'un partage des voies entre le CN et le CP? Cette proposition mérite considération. Je n'entrerai pas dans les détails. Vous devez très bien les connaître. Cette porte est-elle toujours ouverte?

**M. Mulder:** En ce qui nous concerne, monsieur, elle est toujours grande ouverte. En fait, nous venons tout juste de terminer la première phase d'un projet relativement important, étudiant la possibilité d'un usage commun des voies. Nous faisons ces recherches de concert avec les quatre provinces, les deux chemins de fer et la Commission canadienne des transports. Nous avons cofinancé un projet d'étude. Comme je viens de le dire, nous venons tout juste, je crois la semaine dernière, de mettre fin à la première phase qui est une estimation préliminaire des prévisions à plus long terme et des besoins en capacité, etc. J'espère que d'ici un an ou deux nous aurons une réponse plus définitive quant à cette possibilité d'utilisation commune des voies.

**M. Hardey:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci. C'était le tour à 15 minutes et nous passons maintenant à celui de 10 minutes avec M. Taylor.

Nous n'avons pas à prendre la décision aujourd'hui, mais vous pourriez peut-être réfléchir dans la perspective de la prochaine réunion du Comité directeur, à la possibilité pendant l'étude du budget—peut-être pas pendant celle de projets de loi—de modifier notre procédure et de réduire la durée des tours, augmentant ainsi le nombre de possibilités d'intervention et permettant la réflexion entre chaque tour. Il sera presque midi lorsque M. Benjamin, qui a amorcé la période des

[Text]

really do think on estimates . . . well, now perhaps it does not apply to bills, which get a little more substantive and controversial. But I would like, as the chairman, some direction from members on the right time and as to whether we reduce the first round or speed up the second round and get in tandem 5 and 5, and that type of thing. At the moment it is 15, 10, and 5.

• 1030

So Mr. Taylor, I just throw it out for consideration, especially during estimates. I think it would make a much healthier committee hearing, and I think it would give a better participation of members who sit here on their backsides for hours and then have their one gleam in the sun for 5 minutes or 10. You may have your gleam in the sun now, Mr. Taylor, for 10.

**Mr. Taylor:** Thank you very much. Mr. Chairman, before dealing with some of the surface matters involving air transportation, I would like to make one quick comment in connection with search and rescue facilities at Vancouver and Prince Rupert.

I do not know whether I am qualified to say that this service was excellent and so on, but I was very favourably impressed with the staff, the executives, and the work they were doing at Prince Rupert and Vancouver. It was my first contact with search and rescue on the coast; as I say, I was very favourably impressed. Had there been something wrong with it I certainly would have raised it, so I thought I had better raise the fact that I found everything excellent.

Now in connection with surface operations, I understand the Department of Transport looks after the airports and the baggage carousels, etc., in all airports it controls. Is that correct?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we are responsible for incoming baggage. The airlines have their own outgoing baggage service.

**Mr. Taylor:** That is what I wanted to know. I wonder if you could tell me why Ottawa has the slowest baggage return service of any place in Canada.

**The Chairman:** In the world.

**Mr. Taylor:** I have waited there for 45 minutes for my baggage, and it gets pretty frustrating. Other times, in Calgary, I can get it in 5 minutes after I get off the plane, or 10 minutes at the most. But in Ottawa I have never gotten it in less than 20 minutes. Even in Toronto my experience has been good, so I just cannot understand why Ottawa's service is always so slow.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, Ottawa is particularly slow at this point in time because it is undergoing a major renovation, which is going to inconvenience the travelling public very substantially in 1985 and probably for some substantial portion of 1986. The facility at Ottawa is close to 30 years of

[Translation]

questions, aura la parole au deuxième tour. Pour les prévisions budgétaires, je pense vraiment . . . cela ne s'applique peut-être pas au projet de loi qui nécessite un examen et un débat un peu plus approfondi, mais en tant que président, j'aimerais que les membres me disent ce qu'ils veulent comme répartition du temps pour que je sache s'il faut réduire le temps de parole au premier tour de table ou accélérer le second tour et avoir des temps de parole égaux de cinq minutes, et ainsi de suite. À l'heure actuelle, on fonctionne avec 15, 10 et 5 minutes.

Monsieur Taylor, je vous demande simplement d'y réfléchir, spécialement pour les prévisions budgétaires. Cela donnerait des audiences beaucoup plus saines, et permettrait aux membres qui doivent attendre des heures avant d'avoir la parole pendant cinq ou dix minutes de participer plus activement aux travaux. Vous avez maintenant la parole, monsieur Taylor, pour dix minutes.

**M. Taylor:** Merci beaucoup. Monsieur le président, avant de parler de services au sol concernant le transport aérien, j'aimerais faire une brève observation au sujet des services de recherche et de sauvetage à Vancouver et Prince Rupert.

Je ne m'y connais peut-être pas assez pour qualifier le service d'excellent, mais j'ai été très favorablement impressionné par le personnel, les chefs de service et le travail qui se faisait à Prince Rupert et à Vancouver. C'était la première fois que je voyais le service de recherche et de sauvetage sur la côte et, je le répète, j'ai été très impressionné. S'il y avait eu quelque chose qui n'allait pas, je l'aurais sûrement mentionné, alors j'ai pensé qu'il convenait de dire que j'ai trouvé ça excellent.

Maintenant, au sujet des opérations au sol, je pense que le ministère des Transports s'occupe des aéroports et notamment des carrousels pour les bagages dans tous les aéroports dont il est chargé. Est-ce bien cela?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous sommes responsables des bagages qui entrent dans les aéroports. Les lignes aériennes ont leur propre service pour la sortie des bagages.

**M. Taylor:** C'est ce que je voulais savoir. Pourriez-vous me dire pourquoi Ottawa a le service de récupération des bagages le plus lent au Canada?

**Le président:** Au monde.

**M. Taylor:** J'ai attendu 45 minutes avant de pouvoir récupérer mes bagages, et c'est très ennuyeux. Ailleurs, à Calgary, je peux récupérer mes bagages cinq minutes ou dix minutes au plus après avoir débarqué de l'avion. Mais à Ottawa, il faut toujours attendre au moins 20 minutes. Même à Toronto, ça va bien; j'ai du mal à comprendre pourquoi c'est toujours aussi lent à Ottawa.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, c'est particulièrement lent à Ottawa à cause des grands travaux de réaménagement qui sont en cours et qui incommoderont considérablement les voyageurs en 1985 et probablement aussi durant une bonne partie de 1986. L'aéroport d'Ottawa a été construit il y a près

## [Texte]

age and has not been upgraded in that period of time, as have some of the other airports to which you have referred. They are of more recent vintage and have more modern systems designed to carry the load of passengers and baggage going through them at the present time. The Ottawa facility was in fact beyond its physical capacity, which is why we entered the major renovation phase.

I regret I will not have a solution for you until a little less than two years from now because of the nature of the project out there. I will bring your comment to the attention of the airport staff. I would remind you, however, that the handling of the baggage from the aircraft to the in-terminal machinery is done by airline employees and not Transport Canada employees. We only maintain and operate the machinery systems incoming within the terminal building. Now, as you know, at Ottawa that is a very short distance. The little baggage trains pull up just outside the window back of the carousel.

• 1035

I will bring your comments, though, to the attention of the airport general manager and ask him to bring them to the attention of the respective airlines involved. As I myself have come through there, I understand what you mean. Sometimes a lot of it relates to whether or not two or more aircraft of the same company arrive at the same time, in which case they may not have adequate staff to service both of the aircraft immediately. There are a number of reasons for that kind of thing. However, I understand your comment. I have experienced it sometimes, and I will take the opportunity to bring it to the attention of those involved out at the airport.

**Mr. Taylor:** Thank you very much. If I could, I would like to make one quick comment. It has not been any slower since the renovations started at the airport; it is almost as bad as before. Therefore, something is wrong somewhere, since other airports can carry on better.

On the other hand, along the same line, does the Department of Transport give a franchise to taxis at the Ottawa Airport?

**Mr. Sinclair:** Yes, sir, but it is not so much a franchise as a contractual or concession arrangement, which is a result of a public tendering process that is done about every five years in those places.

**Mr. Taylor:** Does that company then have full rights to pick up passengers; is it the only one that can, unless a passenger calls another taxi company?

**Mr. Sinclair:** That is correct, sir.

**Mr. Taylor:** I have been very frustrated with the taxi service at the Ottawa Airport. I come in around 10.30 p.m. or 11 p.m. at night. Last Sunday I waited for 30 minutes to get a taxi. There are never enough taxis at the airport in the evening. People are waiting. I saw a chap in a wheelchair. He must have sat there for at least 30 minutes, maybe longer. Then they

## [Traduction]

de 30 ans et n'a pas été réaménagé depuis, contrairement à d'autres aéroports dont vous avez parlé. Ces aéroports sont plus récents et sont dotés de systèmes plus modernes pour absorber le nombre de voyageurs et le volume de bagages qui y transitent. À Ottawa, les installations ne suffisaient plus à la demande, et c'est pourquoi les travaux de réaménagement ont été entrepris.

Je regrette de ne pas pouvoir vous offrir de solution avant cette période d'un peu moins de deux ans à cause de la nature des travaux entrepris. Je ferai part de vos observations au personnel de l'aéroport. Je vous rappellerais cependant que la manutention des bagages depuis l'avion jusqu'au carrousel à l'intérieur de l'aéroport est assurée par les employés des lignes aériennes et non de Transports Canada. Les employés de Transports Canada assurent l'entretien et le fonctionnement des systèmes à l'intérieur de l'aéroport. Maintenant, comme vous le savez, la distance à parcourir entre l'avion et le poste de récupération des bagages est très courte. Les petits tracteurs transportant les bagages n'ont qu'à s'approcher de la fenêtre derrière le carrousel.

Je ferai part de vos commentaires au directeur de l'aéroport et lui demanderai de porter cela à l'attention des lignes aériennes concernées. J'ai eu moi-même à passer par là, et je comprends ce que vous voulez dire. Parfois, cela peut se produire lorsque 2 avions ou plus de la même ligne aérienne arrivent en même temps, de sorte qu'il n'y a pas suffisamment de personnel pour décharger immédiatement les bagages. Les retards peuvent donc s'expliquer par un certain nombre de raisons. Je comprends tout de même ce que vous voulez dire. J'ai eu la même expérience moi-même, et je profiterai de l'occasion pour en parler aux responsables à l'aéroport.

**M. Taylor:** Merci beaucoup. Si vous me permettez, j'aimerais faire une autre observation rapide. Le service n'est pas plus lent depuis que les travaux ont commencé à l'aéroport. C'est presque aussi mauvais qu'avant. Il doit y avoir quelque chose qui ne va pas, parce que les autres aéroports assurent un meilleur service.

Dans le même ordre d'idée, j'aimerais savoir si le ministère des Transports octroie des concessions aux compagnies de taxi pour le service à l'aéroport d'Ottawa?

**M. Sinclair:** Oui monsieur, mais c'est moins une concession qu'un contrat octroyé par suite d'un appel d'offres public lancé à peu près tous les 5 ans.

**M. Taylor:** La compagnie a-t-elle alors l'exclusivité du service; est-elle la seule à pouvoir prendre des voyageurs à moins qu'on appelle une autre compagnie?

**M. Sinclair:** C'est exact, monsieur.

**M. Taylor:** J'ai été très contrarié par le service de taxi à l'aéroport d'Ottawa. J'arrive autour de 10h30 ou 11 heures le soir. Dimanche dernier, j'ai dû attendre 30 minutes avant d'avoir un taxi. Il n'y a jamais assez de taxis à l'aéroport le soir. Les gens attendent. J'ai vu une personne en fauteuil roulant qui a dû attendre au moins 30 minutes sinon plus.

[Text]

come and try to bunch you up with somebody, and they take a tour of the city while they are taking everybody else home. People want to get home at that hour of the night. In Calgary, for example, where there is no franchise, there are 25 or 30 taxis always waiting at the airport. I am just wondering if this company in Ottawa is filling its bill. I do not know why we have to wait for taxis everytime we get off the plane.

**Mr. Sinclair:** Sir, we have had a number of complaints of similar vintage, which we are looking into, particularly the availability of cabs at late evening hours. The cab company who won the contract a few years ago has recently made some kind of an arrangement to supplant its facilities or come into closer association with Blue Line cabs in Ottawa. We have some hope that when they get that arrangement put in place it will increase the availability of cabs at the airport, particularly in the late hours. Your complaints and comments are indeed well-founded; we have had the same sort of thing ourselves. We are actively pursuing that complaint with the taxi cab company at the airport in an attempt to make sure they live up to the terms of their contract.

**Mr. Taylor:** In Calgary, was that an experiment—that any taxi can go out and no franchise is given to any one company?

**Mr. Sinclair:** No, sir. There are as many different arrangements for cab service as there are airports in the country. What we try to do is fit into the local scene. In Calgary it is somewhat an easier one, because I believe it is the Calgary Taxi Commission that governs the assignment and the allocation of licences in the Calgary metropolitan area. As the airport is within the Calgary metropolitan area and under the general jurisdiction of that commission, they tend to look after the awarding of the individual licences to the cabs. Therefore that commission in fact looks after the provision of airport services. Wherever that kind of commission is in place at cities across Canada, we endeavour to work with them to have them as the guiding light and set the policy in that particular area. We are not quite so fortunate in the Ottawa area to have one overall taxi commission that could respond to that kind of need.

• 1040

**Mr. Taylor:** Yes. Have you ever given consideration to throwing it open and letting taxi cab operators themselves regulate this?

**Mr. Sinclair:** Yes, sir, we have. It has been tried. It tends to wind up into violence and fist fights among cab drivers.

**Mr. Taylor:** Does it give better service to the public?

**Some hon. members:** Oh, oh!

**Mr. Sinclair:** Only if you dodge the fists. No sir, we found out that it does not give better service, that it promotes a very unhealthy attitude. The cab drivers do not like it themselves. They would rather have some kind of discipline that they feel accords them a fair chance at the business. When you throw it

[Translation]

Quand le taxi arrive, on essaie de vous entasser avec d'autres clients et on vous fait faire un tour de la ville avant de vous déposer chez-vous. Les gens veulent se rendre à la maison à cette heure-là de la nuit. À Calgary, par exemple, là où il n'y a pas de concession, il y a toujours entre 25 et 30 taxis qui attendent à l'aéroport. Je me demande si la compagnie de taxi d'Ottawa respecte son contrat. Je ne vois pas pourquoi on aurait à attendre chaque fois qu'on débarque de l'avion.

**M. Sinclair:** Monsieur, nous avons reçu plusieurs plaintes du même genre, surtout en ce qui concerne la disponibilité des taxis tard le soir, et nous nous en occupons. Dernièrement, la compagnie de taxi qui a obtenu le contrat il y a quelques années s'est arrangée avec la compagnie Blue Line d'Ottawa pour améliorer son service. Nous espérons qu'une fois que les dispositions auront été prises, le service de taxi à l'aéroport, particulièrement tard le soir sera amélioré. Vos plaintes et vos observations sont bien fondées; nous avons eu le même genre de problèmes nous-mêmes. Nous travaillons activement à donner suite à ces plaintes pour que la compagnie de taxi chargée d'assurer le service à l'aéroport respecte les termes de son contrat.

**M. Taylor:** À Calgary, est-ce une expérience qu'on a tentée en n'octroyant pas de concession à une seule compagnie pour permettre à n'importe quel taxi de prendre des clients?

**M. Sinclair:** Non monsieur. Il y a autant de systèmes qu'il y a d'aéroports au pays, en ce qui concerne les services de taxi. Chaque localité a ses particularités. À Calgary, c'est un peu plus facile, parce que c'est la Commission des taxis qui régit l'attribution des permis d'agglomération. Comme l'aéroport se trouve à l'intérieur de cette zone, il relève de la compétence de la Commission qui octroie les permis individuellement aux taxis. C'est donc la Commission qui s'occupe du service de taxi à l'aéroport. Partout où ce genre de commission existe au Canada, nous tentons d'établir avec elle la politique régissant le service dans cette région. À Ottawa, il n'existe malheureusement pas de commission pareille pour répondre aux besoins.

**M. Taylor:** Oui. Avez-vous déjà pensé à ne pas octroyer de concession et à laisser les taxis se débrouiller eux-mêmes?

**M. Sinclair:** Oui monsieur, nous y avons pensé. Nous l'avons même essayé. Cela finit par tourner à la violence et à des batailles entre les chauffeurs de taxis.

**M. Taylor:** Est-ce que cela assure un meilleur service au public?

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Sinclair:** Seulement si vous réussissez à parer les coups. Non, monsieur, nous avons trouvé que cela ne donne pas un meilleur service et que cela crée une atmosphère très malsaine. Les chauffeurs de taxis eux-mêmes n'aiment pas cela. Ils préfèrent une certaine discipline qui leur permet d'avoir leur

## [Texte]

wide open, it is a dog-eat-dog ballgame. Any place we have tried that, we have been sorry we have and backed off it.

**Mr. Taylor:** I wonder if I could just jump now to VIA Rail, one short question on VIA Rail.

A week ago last Monday, I had arranged with VIA Rail in Calgary to go from Calgary to Wetaskiwin. They assured me the train would be leaving on time—this was on a Sunday when I secured my ticket—and that it would stop at Wetaskiwin at 7.20 p.m. When I arrived at the station on Monday, one of the clerks told me he did not think the train was going to go, but that we would be going by bus. And sure enough, at 5.30 p.m. the Pacific Western Bus showed up and we got on. I asked for sure, are you going to stop in Wetaskiwin? He said oh yes, we will stop at Wetaskiwin, do not worry about it. And it did stop in Wetaskiwin, but it was an hour later than it normally would have been. That is not what I am mentioning, though.

The thing that bothered me as a taxpayer in Canada and as a supporter of VIA Rail is that there were four passengers—four paying passengers—on that route. And one passenger got on at Ponoka. Yet they had a PW bus. I do not know how much they paid for it, but they must have paid the regular rates. It was a PW bus that could have carried at least 50 passengers. And there were the four of us in there and the conductor and the chap who is supposed to sell you pop and popcorn and so on, who sat at the back and hardly ever moved. If you wanted something you went to the back of the bus and got it from him. But again, I am not complaining about that. It just seems such a waste of public money. They could have gotten a cab that carried six or eight passengers and saved money and saved everybody time.

Does the Department of Transport have anything to do with that, or is that a straight VIA Rail proposition? It left a very poor taste in my mouth in regard to the service of VIA Rail. On the other hand, when I take VIA Rail from Toronto to Ottawa or Ottawa to Montreal, I am always delighted. The service is good. They run on time. They try to be accommodating and they have a coffee counter, everything you desire. But this thing in Calgary, no wonder there are eight or ten buses a day that are full going from Calgary to Edmonton and vice versa, and here we have a train that goes with four passengers.

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, as the hon. member suggested, I have no capacity to comment on the specific facts you are raising here.

On the question of whether we normally get involved in these things, in specific cases like this, no. We do not operate the trains. VIA Rail, CN and CP operate the trains. However, we do keep track of complaints, and if we see a pattern we do something about it. Our Minister particularly is very concerned about the level of service VIA provides to its customers. He has on several occasions, publicly and privately, told the management of VIA Rail that he expects significant improvements.

Perhaps, Mr. Chairman, I could just take note of these facts and pass them on to the chairman and the president of VIA

## [Traduction]

part de travail. Autrement, c'est la loi du plus fort. Chaque fois que nous avons tenté l'expérience, nous nous en sommes repentis et nous sommes retournés à l'autre système.

**M. Taylor:** J'aimerais maintenant vous poser une brève question au sujet de VIA Rail.

Lundi de la semaine dernière, j'avais pris des dispositions avec VIA Rail à Calgary pour me rendre à Wetaskiwin. Le dimanche, quand j'ai réservé mon billet, on m'a assuré que le train partirait à l'heure et qu'il s'arrêterait à Wetaskiwin à 19h20. Quand je suis arrivé à la gare lundi, l'un des employés m'a dit que le train ne partirait sans doute pas, que nous voyagerions plutôt en autobus. Et de fait, à 17h30, l'autobus de Pacific Western est arrivé et nous sommes montés. J'ai alors demandé si l'autobus s'arrêterait à Wetaskiwin. On m'a répondu de ne pas m'en faire, que l'autobus s'arrêterait bien à Wetaskiwin. Et c'est ce qui est arrivé, mais avec une heure de retard. Mais là n'est pas la question.

Ce qui m'a dérangé, en tant que contribuable et partisan de VIA Rail, c'est que nous étions quatre voyageurs, quatre voyageurs qui avions payé ce voyage. Et l'un d'eux est monté à Ponoka. Pourtant, on a réservé un autobus de Pacific Western. Je ne sais pas combien cela a coûté, mais on a dû payer le tarif régulier. Nous avions là un autobus de Pacific Western qui peut accueillir au moins 50 voyageurs. Et nous n'étions que quatre, en plus du chauffeur et d'un employé chargé de nous vendre des boissons gazeuses, du maïs gonflé et ainsi de suite, et qui est resté à l'arrière de l'autobus à ne rien faire. Il fallait se rendre à l'arrière pour avoir quelque chose. Mais ce n'est pas de cela que je me plains. Je trouve que c'est du gaspillage. On aurait pu appeler un taxi d'une capacité de six à huit personnes et économiser et de l'argent et du temps.

Le ministère des Transports a-t-il quelque chose à voir là-dedans, ou est-ce VIA Rail qui est responsable? J'ai été extrêmement déçu du service de VIA Rail. Par ailleurs, quand je prends le train VIA Rail de Toronto à Ottawa ou d'Ottawa à Montréal, je suis toujours très satisfait. Le service est bon. Le train est à l'heure. On essaie de donner un bon service, il y a un casse-croûte et tout ce dont on a besoin. Mais pour Calgary, cela ne m'étonne pas qu'il y ait huit ou dix autobus pleins par jour qui font l'aller-retour entre Calgary et Edmonton, alors que l'on a un train pour quatre voyageurs.

**M. Mulder:** Monsieur le président, comme l'honorable député s'en doutait, je ne peux pas commenter cette situation.

Pour ce qui est de savoir si l'on a quelque chose à voir là-dedans, eh bien non. On n'exploite pas les trains. C'est VIA Rail, le CN et le CP qui exploitent le service ferroviaire. Cependant, on tient compte des plaintes et si l'on constate un problème qui revient fréquemment, on intervient. Notre ministre tient particulièrement à la satisfaction des clients de VIA Rail. Il a dit en maintes occasions, publiquement et en privé, à la direction de VIA Rail qu'il voulait voir des améliorations appréciables.

Monsieur le président, je pourrais prendre note de ces faits et les transmettre au président et directeur général de VIA

[Text]

Rail and if there is some explanation I would encourage them to get back to you, sir, Mr. Taylor. Also, we will see whether or not there is a pattern on this and other complaints in that area and see what can be done about it.

**The Chairman:** A little over, Mr. Taylor. Mr. Gray.

• 1045

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Yes, Mr. Chairman, I am going to try to keep this national, perhaps a little regional. I understand that in the Atlantic provinces, which also handle CN traffic on the Gaspé—eastern Quebec—out of Moncton... I was informed that with a new system coming in, the MBS system I guess it is known as, for the trains there will be lay-offs for CN operators.

I was wondering if you have a prefixed deadline when this system will be coming into operation, and how many operators will be laid off with what cost saving to CN.

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, perhaps I do not quite understand the member's question. I think the general topic the member may be referring to deals with the fact that VIA Rail is taking over the employees of CN and providing different, what I think are on-board services, OBS. I have not, excuse me, Mr. Chairman, heard of an MBS system. I have heard of what is called an OBS system, which is on-board service, where VIA and CN are negotiating with one another to have, by the end of June, CN employees transferred to VIA.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** No, sir, I believe MBS is multiple block system, whereby train control would be controlled out of Moncton, thereby eliminating jobs for operators, the persons who work in the stations.

**Mr. Mulder:** I am not familiar with the details of that. I know there has been some arrangement of operational changes, but since we are responsible for the detailed operation on the freight I cannot answer that question. Perhaps I could take it on a notice and call the member and give him the answers in the next 24 hours.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Okay.

If I can hop to Air Canada, once again being a novice in this line... However, I have been travelling Air Canada quite often to get to the Magdalen Islands via Halifax. Just before Christmas, I believe, we were fog-bound here in Ottawa for a couple of days. At one point Air Canada sold me a ticket to fly to Halifax, stating that I could be confirmed with EPA-Air Maritime to fly to the Magdalen Islands. As it turned out we were late leaving Ottawa. However, my ticket was sold to me and I was boarded on the plane. Thanks to EPA having a flat tire in Halifax or something, I was able to make my connections.

However, at the same time there were several planes waiting at the Ottawa airport. When our Air Canada pilot and co-pilot

[Translation]

Rail en l'incitant à communiquer avec vous, monsieur Taylor, pour que vous ayez des explications. Nous allons en outre tenter de déterminer s'il s'agit d'un problème qui revient fréquemment et nous verrons ce qu'il y a à faire.

**Le président:** Vous avez dépassé un peu le temps qui vous était alloué monsieur Taylor. Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Oui, monsieur le président, je tenterai de garder un point de vue national, et peut-être un petit peu régional, si vous le permettez. Je crois savoir que dans les provinces de l'Atlantique desservies également par le CN dans la région de Gaspé, c'est-à-dire à l'est de Québec et à partir de Moncton, on a l'intention d'implanter un nouveau système, le système MBS, partout où des conducteurs du CN seront mis à pied.

Pour quand prévoyez-vous la mise en vigueur de ce nouveau système? Combien de conducteurs seront mis à pied, et combien économisera ainsi le CN?

**M. Mulder:** Monsieur le président, peut-être n'ai-je pas bien compris la question du député. Je pense que ce dont parle le député, ce sont des ententes en vertu desquelles VIA Rail reprendra des employés du CN pour offrir des services à bord des trains différents. Je m'en excuse, monsieur le président, mais je n'ai jamais encore entendu parler du système MBS. Je sais cependant ce qu'est le système de service à bord des trains, en vertu duquel les deux sociétés négocient l'une avec l'autre pour faire muter, d'ici la fin juin, les employés du CN à VIA Rail.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Non, je pense que le système MBS est un système de cantonnement multiple qui permet de contrôler les trains à partir de Moncton et qui, par conséquent, élimine les emplois de conducteurs et ceux des préposés dans les gares.

**M. Mulder:** Je ne suis pas au courant des détails. Je sais que l'on prévoit des changements dans les opérations, mais comme nous ne sommes responsables que du fret, je ne puis répondre à votre question. Je pourrais peut-être en prendre note, cependant, et vous donner ma réponse d'ici 24 heures.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Très bien.

Permettez-moi de sauter maintenant à Air Canada, et je vous rappelle encore une fois que je suis novice en la matière. Mais je voyage depuis longtemps avec Air Canada pour me rendre aux Îles-de-la-Madeleine via Halifax. Juste avant Noël, nous avons été pris dans la brume ici à Ottawa pendant quelques jours. Air Canada m'a vendu un billet pour Halifax en déclarant que l'on pourrait confirmer mon transport par EPA-Air Maritime en direction des Îles-de-la-Madeleine. Nous avons quitté Ottawa avec des retards, mais j'ai quand même réussi à prendre ma correspondance après avoir acheté mon billet, grâce au fait que le vol de EPA a dû changer de pneu à Halifax, ou quelque chose du genre.

Pendant ce temps, plusieurs avions étaient maintenus en attente à l'aéroport d'Ottawa. Le pilote et le copilote d'Air

## [Texte]

came aboard they informed the crew that they had been originally scheduled to fly to St. John's, Newfoundland, but since we were fog-bound in Newfoundland they were going to fly us to Halifax instead.

Is this normal procedure, that pilots scheduled for one flight can be switched within half an hour or an hour's notice to take over another flight?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I think that would be a question better asked to Air Canada than to myself. I know there are certain times that a leg of a flight will be cancelled, and if you were originally scheduled to go through Halifax to St. John's they might cut out the Halifax-St. John's leg. When there are weather limitations involved that is certainly the case.

I know there are times when there are last-minute switches in crews. I am sure all of us have experienced delays for weather or another reason and a crew runs out of available air time and there is a requirement to rustle up another crew at almost the last minute.

There are extenuating circumstances, but in the case that Mr. Gray quotes I would suggest you take that up directly with Air Canada in terms of scheduling their pilots.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** One final question, Mr. Chairman. There have been talks going on, above all I guess in the newspapers; it seems that possibly Air Canada will be changing the base of their operations from Montreal to Toronto. I wonder if you could give us a few facts or figures on the percentage of air traffic that has changed from Montreal to Toronto, and the possible impacts this will have in the years to come.

• 1050

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I do not believe that is the case. I do not think Air Canada is making any definitive switch from Montreal to Toronto. I think that is an issue that is more perceived than real. But I will make arrangements to have a release on the subject, which has been prepared by Air Canada, sent to Mr. Gray for his information. I think that will answer the kinds of concerns you have in quite elaborate detail.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Gentlemen, I would like to pursue with you the cost of operating the St. Lawrence Seaway. Given that you have a new government supervising you, has there been any discussion to date about changing the philosophy of full-cost recovery for the seaway? This is in light of the kinds of questions one of the other members asked about subsidization. Although the answer was one for passengers, perhaps you have some indication of the comparisons for cargo and the level of subsidization, if any, that may be there.

## [Traduction]

Canada, lorsqu'ils sont montés à bord, ont fait savoir à l'équipage que même s'ils devaient à l'origine se rendre à Saint-Jean, Terre-Neuve, la brume les en empêchait et qu'ils devraient plutôt se rendre à Halifax.

Est-ce que cela se fait couramment d'avertir un pilote qui est prévu pour tel ou tel vol, qu'il devra changer de destination, et cela avec un préavis d'une demi-heure à une heure?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, vous feriez mieux d'adresser votre question à Air Canada. Je sais que parfois, il est nécessaire d'annuler certaines tranches de vol, et que si votre trajet vous mène d'Ottawa à Saint-Jean, il est possible que l'on annule la tranche de vol entre Halifax et Saint-Jean, pour des raisons d'ordre météorologique.

Je sais qu'on peut changer à la dernière minute l'équipage. Nous avons tous eu les uns les autres des retards dus à des raisons d'ordre météorologique, entre autres, ou parce qu'un équipage a épuisé ses heures de vol et qu'il est nécessaire de le remplacer à la dernière minute.

Il y a donc des circonstances atténuantes, mais je suggérerais à M. Gray d'interroger directement Air Canada au sujet des horaires de ses pilotes.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Une dernière question, monsieur le président. On a beaucoup lu d'articles dans les journaux au sujet de la possibilité qu'Air Canada déplace la base de ses opérations de Montréal à Toronto. Pouvez-vous nous donner des chiffres sur le pourcentage de trafic aérien qui s'est déplacé de Montréal à Toronto et pouvez-vous nous parler des conséquences que cela pourra avoir dans les prochaines années?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je ne pense pas que cela soit vrai. Je ne crois pas qu'Air Canada se déplace de Montréal à Toronto. C'est sans doute une inquiétude plutôt qu'une réalité. Mais je demanderai que l'on envoie à M. Gray, pour sa gouverne, un communiqué de presse, préparé par Air Canada sur cette question, qui pourra répondre en détail à toutes les inquiétudes du député.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Angus.

**M. Angus:** Messieurs, j'aimerais m'arrêter aux coûts d'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent. Étant donné que c'est un nouveau gouvernement qui a l'oeil sur vous, a-t-on envisagé la possibilité de modifier la philosophie actuelle de l'Administration qui vise au recouvrement total des coûts de la Voie maritime? Je reprends en un sens la question que vous a posée un des autres membres du Comité au sujet du subventionnement. Bien que vous ayez répondu pour le transport-voyageurs, peut-être pourriez-vous comparer les subventions qui sont versées pour le transport des marchandises, s'il est subventionné.

[Text]

**Mr. Allan:** Mr. Chairman, there is no discussion at present with regard to the principle of the St. Lawrence Seaway remaining other than self-sufficient within the system of tariffs and so on.

**Mr. Angus:** Have there been comparative studies done for subsidy per unit of weight for cargo in Canada? Have you compared railroad, water, particularly in relation to the seaway?

**Mr. Allan:** Not to my knowledge in relation to the seaway alone. Perhaps the President of the St. Lawrence Seaway could be more definitive on whether or not he has had such studies done. If you wish, I could take that question for notice with him.

**Mr. Angus:** I have talked to him in terms of the seaway itself. I am thinking of other modes of carrying cargo, whether it be boxes or wheat or coal or what-have-you.

**Mr. Mulder:** Perhaps I could answer that, because in my previous job I used to deal with those kinds of issues. It is very difficult to do the kind of analysis on the freight side. As I said in response to one of the other member's questions on the passenger side, we are doing a cost recovery on the capital side and not the total operation. The capital side is very difficult to do, because the railways, when you recover through tariffs, cover the capital and your operating cost. You could do the St. Lawrence Seaway, because you are just providing an infrastructure. You could do a cost recovery estimate there. It is rather difficult to compare it to the railways and the highways, because the highways and the truck calculations are rather difficult to get at. You cannot do, very readily, an intramodal analysis.

So to be specific, attempts have been made to do a cross-mode comparison of what the cost recovery is on freight, but they have been very unsuccessful. I have indicated this to the other gentleman when we discussed the passenger side.

**Mr. Angus:** The ability of Thunder Bay to survive as a port depends on the cost of getting products through it and out to our foreign buyers particularly. There is a real strong belief, not just by the people I represent but by the elevator operators and the shippers, that the seaway tolls are having a negative impact on their ability to compete compared to other Canadian ports, the west coast, compared to American ports. The ships can go there for much less, get a load and head off.

I would encourage you, gentlemen—and I have raised it with the Minister before and I will continue to raise it with him—to reconsider the concept of cost recovery for the seaway. I think it is important to the nation as a whole, not

[Translation]

**M. Allan:** Monsieur le président, le seul principe qui fasse actuellement l'objet de discussion à la Voie maritime du Saint-Laurent, c'est celui du maintien de l'autarcie en matière de systèmes tarifaires.

**M. Angus:** Existe-t-il des études qui permettent de comparer les subventions versées dans le domaine du transport des marchandises par unité de poids au Canada? Avez-vous comparé les coûts de transport le long de la Voie maritime du Saint-Laurent avec les coûts de transport par chemin de fer ou par d'autres voies maritimes?

**M. Allan:** Je ne sais pas qu'il y ait eu d'étude pour comparer les coûts avec ceux de la Voie maritime du Saint-Laurent. Mais le président de la Voie maritime pourra peut-être vous dire avec plus de certitude que moi s'il existe ou non des études de ce genre. Si vous le souhaitez, je pourrais lui transmettre votre question.

**M. Angus:** Je l'ai déjà interrogé au sujet de la Voie maritime. Je pense en particulier à d'autres modes de transport des marchandises, qu'il s'agisse de caisses de blé, de charbon, ou de n'importe quel autre produit.

**M. Mulder:** Permettez-moi de répondre, puisque je m'occupe de ces questions dans mon ancien emploi. Il est extrêmement difficile d'analyser le secteur du fret. Comme je l'ai dit en réponse à un autre député au sujet du transport-voyageurs, nous recouvrons nos coûts en immobilisation, mais non pas pour la totalité de nos opérations. C'est très difficile de comparer le recouvrement des coûts en immobilisation, puisque, pour les chemins de fer, le recouvrement des coûts par la voie des tarifs inclut les frais en immobilisation et les coûts d'exploitation. On pourrait tenter de faire la même chose pour la Voie maritime, puisque l'immobilisation n'implique qu'une infrastructure. On pourrait donc faire une évaluation du recouvrement des coûts. Mais c'est très difficile de nous comparer avec le transport par chemin de fer et par routes, puisqu'il est difficile d'obtenir au départ les chiffres du transport par routes et par camions. L'analyse intra-modale est extrêmement difficile.

Pour être plus précis, on a tenté à quelques reprises de faire la comparaison du recouvrement des coûts du transport des marchandises selon les différents modes de transport, mais ces tentatives n'ont pas été fructueuses. C'est ce que j'ai répondu à l'autre député, en parlant du transport-voyageurs.

**M. Angus:** La survie du port de Thunder Bay dépend de ce qu'il en coûte pour y faire parvenir des produits et les envoyer à nos acheteurs étrangers. On croit fermement, non seulement chez mes commettants mais aussi chez les exploitants de silos et les expéditeurs, que les tarifs de la Voie maritime lèsent leur capacité de concurrencer les autres ports canadiens, en particulier ceux de la côte Ouest, et les ports américains, où il en coûte beaucoup moins cher aux bateaux pour se charger et repartir.

J'ai déjà soulevé cette question auprès du ministre, et je le referai, mais je vous encourage, messieurs, à remettre en question votre principe du recouvrement des coûts pour la Voie maritime. Il est important pour l'ensemble de notre pays, et

[Texte]

just to Thunder Bay, that our products can get through Thunder Bay and out to our markets.

• 1055

I wanted to raise another question, and perhaps you gentlemen may not be the appropriate ones; if you are not, please, refer me. Last fall the ministry was investigating some deficiencies in the maintenance operations of the Ministry of Natural Resources in Ontario, particularly in Sault Ste. Marie, and the Minister indicated to me that an investigation was under way. This was back in December. Can you advise me as to what progress has been made in that investigation?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, it was not so much an investigation as a regular inspection that is done on all air carrier operators. As a result of that inspection there were certain deficiencies noted. Since that point in time, it is my understanding that all the deficiencies have either been remedied or an action plan has been put in place in order to see that they are remedied.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

I have just a couple of quick questions. I had written to the Minister quite some time ago regarding the extension of the runway in Atikokan Municipal Airport in order to facilitate both increased commercial traffic and to facilitate the use of it as a secondary base for water bombers up in the northwest. Can you tell me whether the estimates for the municipal sector, which do not provide the details, include funding for the extension of that airport strip?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the estimates do not include funding for that airport strip. Funding for projects of that nature is governed by a particular part of our grants and contributions vote; the portion of funds we have in there for 1985-86 has been substantially oversubscribed for some period of time. So the project Mr. Angus is talking about will not be acted upon for—certainly not in 1985-86, and it would be up to the Minister's discretion as to when it might be able to be fitted into the schedule, in light of all the other demands that are in line for those funds in the coming years.

**Mr. Angus:** What is the most appropriate time for a municipality to make representations to the Minister in order to fit into the scheme of things?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I do not think there is an appropriate time. It is not so much timing at a particular point in the year, it is the volume of requests from all kinds of municipalities across the country for exactly the same kind of thing. There just is not enough to go around.

**Mr. Angus:** I guess what I was looking for was in terms of your planning process, where you are beginning to put the pieces together. Now clearly, because there are only so many dollars, a municipality or a member, whoever, has to make a substantive pitch to the Minister. Clearly it does not make sense to do it the week before the estimates are to be published. You know, if you are going to make representation, win or lose, should it be done by September, by December? What is the kind of time line you would be looking at?

[Traduction]

pas seulement pour Thunder Bay, que nos produits puissent sortir de Thunder Bay et être distribués sur les marchés.

Je voulais poser une autre question, mais il se peut que je ne l'adresse pas aux témoins appropriés; si c'est le cas, veuillez me dire vers qui me tourner. L'automne dernier, le ministère a enquêté sur certaines lacunes dans les opérations d'entretien du ministère des Ressources naturelles de l'Ontario, particulièrement à Sault-Sainte-Marie, et le ministre m'a fait savoir en décembre dernier que l'enquête était toujours en cours. Pouvez-vous me dire où vous en êtes dans cette enquête?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, il ne s'agissait pas véritablement d'une enquête, mais de l'inspection habituelle qui est menée auprès de tous les exploitants de transporteurs aériens. C'est cette inspection qui a permis de constater certaines déficiences. Mais je crois savoir que depuis, elles ont toutes été corrigées, ou du moins qu'un plan d'action a été mis en place pour les corriger.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

Quelques brèves questions. J'ai écrit au ministre, il y a quelque temps, au sujet du prolongement de la piste de l'aéroport municipal d'Atikokan pour répondre à l'augmentation du trafic commercial et pour en faciliter l'utilisation comme base secondaire pour les bombardiers à eau dans le Nord-Ouest. Les prévisions budgétaires non ventilées pour le secteur municipal prévoient-elles des fonds pour le prolongement de cette bande de piste d'aéroport?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, les prévisions budgétaires n'incluent pas des fonds pour le prolongement de la piste. Le financement de projets de cette nature est pris à même le crédit des subventions et contributions; la partie des crédits inscrits pour 1985-1986 est déjà considérablement surtaxée depuis quelque temps, de sorte que le projet dont parle M. Angus ne pourra certainement pas se concrétiser en 1985-1986. Il reviendra donc au ministre de l'inclure ou non à l'échéancier des projets, à la lumière de toutes les autres demandes de crédit pour les années à venir.

**M. Angus:** Quand est-il le plus opportun pour une municipalité de présenter ses doléances au ministre afin d'être incluses aux prévisions budgétaires?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, aucun moment n'est le plus opportun. Cela ne dépend pas vraiment du moment choisi au cours de l'année, mais plutôt du volume de demandes provenant de toutes les municipalités du pays réclamant exactement la même chose. Nous n'avons tout simplement pas assez d'argent pour satisfaire tout le monde.

**M. Angus:** En fait, je voulais connaître un peu mieux votre processus de planification et savoir à quel moment vous commencez à mettre ensemble les pièces du casse-tête. Il est évident que puisque les ressources sont limitées, toute municipalité ou tout député doit pouvoir bien plaider sa cause devant le ministre. Il serait de plus illogique de le faire à peine une semaine avant la présentation des prévisions budgétaires. Donc, si l'on veut présenter une demande, qu'elle soit fruc-

[Text]

**Mr. Sinclair:** Again, Mr. Angus, I do not think there is a time line. Anybody who is going to make an application should get it in as soon as he possibly could. As I said, there are a large number of similar requests awaiting the Minister's decision—and more particularly, awaiting available funds. There just are not enough funds to go around for all the requests that are being put forward.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Fine. Well, gentlemen, that concludes the first round. I have not any indication . . . I must say, I had a question myself arise from Mr. Benjamin's questions, but I do not want to prolong this hearing. I am interested, Mr. Sinclair, in the RCMP situation at the airports in a very general way, without trying to provoke or prolong this hearing. I know the reduction, but is there some criteria for the RCMP to stay at some airports and not the others as far as customs and international character of the airports, or is this just a move to affect all airports?

• 1100

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, there would still be some Royal Canadian Mounted Police at the very large international airports, where there may be a greater need. We are primarily talking about the next level down, national or regional airports, where they have been available in the past. We have come to the conclusion, in conjunction with the Royal Canadian Mounted Police, that we really do not need that level of security surveillance at those kinds of airports.

**The Chairman:** Well, where would an airport like London, Ontario, fit in? Is that a grey area? It is also a customs point, is it not? Is it not an international flight for charters?

**Mr. Sinclair:** Almost any airport in Canada can be an international stopping point for charters. The only thing you really have to arrange is the availability of customs to check the incoming flight, immigration as well. Yes, I believe London is one of those airports from which it is proposed to remove the RCMP.

**The Chairman:** Gordon, do you have a supplementary on that? I am prepared to take names for a second round. Mr. Benjamin, Mr. Baker and Mr. Taylor are now set up. This is for 10 minutes supposedly.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

I want to raise a couple of other matters on air services. It is not only the removal of the Royal Canadian Mounted Police security people that is bothering us. It is the intention of Air Canada to close down both their reservation offices in Regina

[Translation]

tueuse ou non, doit-on le faire en septembre ou en décembre? Quelle est votre date limite?

**M. Sinclair:** Monsieur Angus, je répète qu'il n'y a pas de date limite. Toute demande devrait nous parvenir le plus rapidement possible. Je le répète, il y a un grand nombre de demandes similaires dont l'avenir dépend d'une décision ministérielle et, plus particulièrement, de la disponibilité de fonds. Nous n'avons tout simplement pas assez d'argent pour répondre favorablement à toutes les demandes qui nous sont présentées.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Bien. Messieurs, nous avons terminé notre premier tour de questions. Personne ne m'a . . . Je voulais moi-même poser une question, dans la même veine que M. Benjamin, mais sans toutefois vouloir prolonger indûment la séance. Monsieur Sinclair, sans vouloir vous provoquer ni prolonger notre réunion, je voudrais en savoir un peu plus sur les services de la GRC dans les aéroports, et cela de façon générale. Je sais que l'on prévoit une réduction des services, mais existe-t-il des critères pour le maintien des services de la GRC dans certains aéroports plutôt que d'autres? Ces critères dépendent-ils de la présence de services de douanes ou du caractère international de l'aéroport? Cette réduction doit-elle toucher tous les aéroports?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, la GRC restera présente dans les grands aéroports internationaux, là où le besoin se fait le plus sentir. La réduction touchera tout d'abord les aéroports de catégorie plus petite, à savoir les aéroports nationaux ou régionaux, où la GRC était autrefois partout présente. De concert avec la Gendarmerie royale canadienne, nous avons conclu qu'il n'était pas vraiment nécessaire de fournir une sécurité et une surveillance aussi poussée dans ces aéroports.

**Le président:** Dans quelle catégorie classeriez-vous l'aéroport de London, en Ontario? Ne pourrait-il pas être dans l'une ou l'autre des catégories? Après tout, il faut bien y passer les douanes, n'est-ce pas? N'est-ce pas un point d'arrivée pour les vols nolisés internationaux?

**M. Sinclair:** Presque tous les aéroports canadiens peuvent servir de point d'arrivée pour les vols nolisés internationaux. Il faut tout simplement faire en sorte qu'il y ait suffisamment d'agents de douanes et d'agents d'immigration pour tous les passagers qui arrivent. Mais je pense en effet que l'aéroport de London est l'un de ceux où il est prévu de retirer les services de la GRC.

**Le président:** Gordon, une question supplémentaire? Je suis prêt à prendre les noms des intéressés pour le deuxième tour de questions. MM. Benjamin, Baker et Taylor sont maintenant inscrits, pour dix minutes chacun.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais soulever quelques questions au sujet des services aériens. Ce n'est pas seulement la suppression des agents de sécurité de la Gendarmerie royale canadienne qui nous chiffonne. C'est également l'intention d'Air Canada de fermer

## [Texte]

and Saskatoon, which serve a million people, the entire Province of Saskatchewan. This means removing 46 people and replacing them with 23 or 24 in Winnipeg. Already with that many people handling the requests for information and reservations, most residents of Saskatchewan have that recording memorized. You know: we are sorry; our telephone positions are busy; please stay on the line. And now they think they are going to service a million people with half as many located in Winnipeg.

When the Liberals were in power, they cut down a number of Customs and Excise officers, moved the weather forecasters out, moved the air traffic controllers out, and did a host of things like that. And you know what happened to those Liberals. Now we have the Tories allowing the removal of the RCMP security services, allowing Air Canada to shut down our airline-ticket reservation offices, the telephone offices.

In Regina and Saskatoon, we are sick and tired of being treated like backwoods villages and being the last ones to receive consideration on almost anything. The smaller provinces, the smaller and middle-sized cities, are the ones that get it in the neck. We cannot all live in Vancouver, Toronto, Montreal and Winnipeg. It is just not fair, and I do not think we are getting good enough consideration. I want to ask the officials to make appropriate representations to Air Canada. I will be talking to them when they are in front of us with their annual report.

This is also coming up, and I want some assurance on it. There is nothing reflected in the current estimates, but my information is that flight service personnel in this region and in the western region are working on how to implement a budget cut of 5% to 10% for this year. The estimates do not reflect that because they suggested the same number of flight service stations will be operating. Mr. Chairman, these flight service stations are where pilots file their flight plans before take-off, where they get their weather status reports and any other information they need. They are also serviced by them while they are in flight. If it is true that there is to be a budget cut of 5% to 10%, that means the reduction of personnel, and it will have to mean some closures of flight service stations.

Is that being contemplated? The inspectors were removed when the flight service stations were reorganized and put under air traffic control. The inspectors were removed. There is no regular inspection any longer as to how well those flight service stations are operating. This is a crucial part of airline services. Is it correct that is another one that is going to get the axe, or get cut back?

## [Traduction]

ses bureaux de réservation de Regina et de Saskatoon qui desservent un million de personnes, c'est-à-dire toute la province de la Saskatchewan. Cela signifie y retirer 46 personnes pour les remplacer par 23 ou 24 autres à Winnipeg. Vous savez que déjà, étant donné le si petit nombre de personnes qui répondent aux demandes d'information et de réservations, la plupart des habitants de la Saskatchewan connaissent par coeur le message enregistré leur offrant des excuses et leur expliquant que les lignes téléphoniques sont toutes occupées, mais leur demandant de rester à l'écoute. Or, Air Canada s'imagine maintenant qu'il pourra desservir un million de personnes de plus avec la moitié moins d'agents situés à Winnipeg!!

Lorsque les Libéraux étaient au pouvoir, ils ont réduit le nombre d'agents des douanes et accises, retiré les météorologues et les contrôleurs du trafic aérien, et pris un tas d'autres mesures de ce genre. Or, vous savez très bien ce qui est arrivé aux libéraux. Et maintenant les conservateurs permettent que l'on supprime des services de sécurité de la GRC et qu'Air Canada ferme ses bureaux de réservations et de billetterie, de même que ses bureaux téléphoniques!

Nous en avons assez, à Regina et à Saskatoon, d'être traités comme des villages de second ordre et d'être les derniers à recevoir. Les petites provinces, de même que les petites et les moyennes villes, sont celles qui écopent le plus. Que voulez-vous, nous ne pouvons pas tous vivre à Vancouver, Toronto, Montréal ou Winnipeg. Ce n'est pas juste, et on ne nous prend pas suffisamment au sérieux. Je demande donc aux témoins de plaider convenablement notre cause devant Air Canada. Je le ferai moi-même, au moment où la Société comparaitra pour l'étude de son rapport annuel.

Il y a également une autre chose qui fera bientôt surface et pour laquelle je voudrais obtenir des assurances. Rien ne paraît dans les prévisions budgétaires actuelles, mais j'ai su que le personnel du service d'information de vols dans cette région-là et dans l'Ouest cherche actuellement à survivre à des restrictions budgétaires de 5 à 10 p. 100 pour l'année. Je ne vois rien dans les prévisions budgétaires, puisque c'est le même nombre de stations d'information de vols qui paraît. Monsieur le président, les stations d'information de vols permettent aux pilotes d'aller chercher leur plan de vol avant le décollage, d'obtenir les rapports météorologiques et tout autre renseignement nécessaire. Ces stations renseignent également les pilotes pendant le vol. S'il doit y avoir des coupures de 5 à 10 p. 100 du budget des stations, il leur faudra évidemment réduire leur personnel, et peut-être même fermer leurs portes à certains endroits.

Est-ce là ce que l'on envisage? On avait déjà supprimé les inspecteurs au moment de la réorganisation des stations d'information de vol et au moment où on a décidé de les faire relever du contrôle du trafic aérien. Sans inspection régulière plus rien ne nous permet de déterminer si les stations d'information de vol fonctionnent bien, et pourtant elles font partie intégrante des services aériens. Est-il vrai qu'il s'agisse là d'un

[Text]

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I have no plans to initiate a 5% to 10% budget cut in flight service stations for 1985-86. I do not know where Mr. Benjamin gets his information, but that is not the case at all.

I agree with him on his description of flight service stations, in that they perform a very valuable service to the aviation community. I certainly would, though, take exception to his comment that there has been a degradation in service or inspection of flight service stations since they were amalgamated with Air Traffic Control into a new branch called Air Traffic Services. They were not "taken over" by Air Traffic Control. The two functions were merged together so that services to the pilot while he is in the air would be focused under one centre of responsibility, which I think makes some sense.

About your comment about Air Canada and their ticket agents in Saskatchewan, I would suggest the avenue you yourself have suggested of taking it up with the President of Air Canada when he appears before the committee would probably be much more effective than my taking it up with him, although I will be glad to do that as a result of Mr. Benjamin's comments.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I raised this with the Minister the other day, but I want to raise it again to see if we can get some more detailed information; that is, the computerization of lighthouses. There are presently 272 major lighthouses, and the Coast Guard I understand has given a report dated last September 25 to the Minister outlining its intention to automate many of these locations over a five-year period with computers, which will mean dispensing with the services of most, if not all, lighthouse keepers, and eliminate other services that are provided to mariners by lighthouse keepers.

In contract negotiations, on the one hand the government feels they can do away with these guys; they are not essential. But on the other hand, in the current contract negotiations with their employees they have designated the lighthouse keepers as an essential service and therefore they are not eligible to go out on strike if it comes to that. Now, it is one or the other. They cannot have it both ways. So what are the plans on the computerizing and automating of lighthouses?

**Mr. Allan:** Mr. Chairman, the Auditor General has consistently criticized the department and the Coast Guard for the lack of speed in instituting the automation of lighthouses. This is an operation that is ongoing within the Coast Guard. There is an examination of techniques and technology that would allow lighthouse stations to be automated either totally or in part. This work is ongoing.

There will be an examination of all of the implications for lighthouse keepers. This study will also include the other activities that lighthouse keepers have become engaged in as secondary activities that have become associated with certain

[Translation]

autre service qui se fera guillotiner, ou qui du moins connaîtra des coupures?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je n'ai aucune intention de réduire de 5 à 10 p. 100 le budget des stations d'information de vol pour 1985-1986. Je ne sais d'où vient l'information de M. Benjamin, mais elle n'est absolument pas vraie.

Je souscris à sa description de ces stations, puisqu'elles rendent des services très précieux aux aviateurs. Mais je m'inscris en faux contre la prétendue dégradation du service ou de l'inspection des stations d'information de vol depuis l'amalgame avec le contrôle de la circulation aérienne en une nouvelle direction des services de la circulation aérienne. La direction du contrôle de la circulation aérienne n'a mis la main sur personne. Les deux fonctions ont fusionné, pour que les services aux pilotes en cours de vol relèvent d'un seul centre de responsabilité, ce qui est plus logique.

Au sujet de la fermeture par Air Canada de ses bureaux de billetterie en Saskatchewan, je vous suggérerais—comme vous l'avez constaté vous-même—de soulever la question auprès du président d'Air Canada lorsqu'il comparaitra devant le Comité; cela s'avérera sans doute beaucoup plus efficace que si je lui en parlais moi-même, même si je le ferai volontiers à la suite des observations de M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai déjà parlé au ministre l'autre jour de l'informatisation des phares, mais j'aimerais soulever cette question encore une fois pour tenter d'obtenir de plus amples renseignements. Il existe actuellement 272 phares importants. Que je sache, la garde côtière a publié le 25 septembre dernier un rapport au ministre décrivant son intention d'informatiser une bonne partie de ces phares sur une période de cinq ans. Cela signifie donc qu'elle n'aura plus besoin des services de la plupart, sinon tous, des gardiens de phares et qu'elle éliminera les autres services qu'offraient aux marins ces derniers.

Chaque fois qu'il négocie des contrats, le gouvernement prétend, pour sa part, qu'il n'a pas besoin des services des gardiens de phares et qu'ils ne sont donc pas des employés essentiels. Or, au cours des négociations actuelles avec ces employés, le gouvernement a prétendu d'autre part que les gardiens de phares rendaient un service essentiel et les a donc désignés comme tels, les empêchant par conséquent de se mettre en grève. Sont-ils des employés essentiels ou ne le sont-ils pas? C'est tout l'un ou tout l'autre. Où en sont les projets d'informatisation et de d'automatisation des phares?

**M. Allan:** Monsieur le président, le vérificateur général critique depuis longtemps le ministère et la Garde côtière pour la lenteur avec laquelle se fait l'automatisation des phares. Il s'agit donc d'une opération permanente à la Garde côtière. On étudie donc les techniques et la technologie qui permettraient aux phares d'être automatisés entièrement ou en partie. C'est un travail permanent.

On se penchera donc sur toutes les répercussions pour les gardiens de phares. On se demandera également quelles sont les autres activités secondaires des gardiens de phares qui sont particulières à certains phares ou à certains postes à l'intérieur

## [Texte]

lighthouse stations and positions. A plan will then be drawn up for the implementation of automation in these lighthouse stations. No lighthouse will be automated until such time as all the implications have been assessed. No lighthouse will be automated until the system of automation will provide the consistency of service that is now provided by the lighthouse keepers. No lighthouse is deemed to be less essential as a result of automation than it was prior to automation.

• 1110

The designation of lighthouse keepers as essential is a function of the fact that lighthouse keepers are essential at the moment to keep a lighthouse light operating.

**Mr. Benjamin:** I have one other question at the moment. This I know needs also to be addressed to the Department of External Affairs and the Department of National Defence, but I would think the Ministry of Transport would have some interest in the matter too. It is concerning the movement of aid to places like the Sudan in Africa and what not. There are surplus aircraft held by governments or the private airlines industry. I understand there are dozens of aircraft mothballed on the desert in Arizona. The fast movement of personnel and delivery of personnel and medical supplies in particular is necessary.

Have there been any interdepartmental discussions or anything raised, presented or thought about with the United Nations or any other agency about a consortium of governments and the private airline industries going into a much larger operation on the movement of those personnel and medical supplies and so forth on a much larger scale than we have been? Has MOT been asked to look at this?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the subject did come up some months ago. In the problem of supplies to the needy areas of the world, while an important one, the availability of transport was not the large problem that was being faced. There are enough existing cargo airplanes and commercial operators around that can be marshalled to provide the transportation airlift. That really was not where the problem arose. That is the extent to which we were involved in it as to whether in fact there was a transportation problem. It was concluded that no, in fact there was not a transportation problem, that available resources could be marshalled from several different areas in order to satisfy what appeared to be the transportation need at the time.

**Mr. Benjamin:** Once the material or the personnel arrived in the designated country, did it include looking at...? I understand a lot of the problem is the internal distribution systems of those recipient countries, and this is where things like short take-off and landing aircraft can land on a desert or a gravel strip; they do not need fancy runways and what not. Was that area also looked at, that part of the movement?

**Mr. Sinclair:** From my point of involvement, I cannot say that was looked at. We were more interested in the marshalling and movement of goods from particularly this continent to

## [Traduction]

de ceux-ci. Un plan d'application de l'automatisation des phares sera ensuite mis au point. Mais aucun d'entre eux ne sera informatisé, tant qu'on n'aura pas fini d'évaluer toutes les répercussions. Il n'y aura pas d'automatisation, tant que le système informatique ne pourra pas offrir le même genre de service que fournissent maintenant les gardiens de phares. Ce n'est pas parce qu'on l'informatise qu'un phare sera considéré comme étant moins essentiel qu'avant.

Quant aux gardiens de phares, ils sont considérés comme des employés essentiels, tout simplement parce que leurs fonctions sont essentielles pour que l'on puisse maintenir ouverts des phares.

**M. Benjamin:** J'ai également une autre question que je pourrais sans doute adresser au ministère des Affaires extérieures et au ministère de la Défense nationale, mais qui intéressera, je l'imagine, le ministère des Transports également. Je parle des secours envoyés en Afrique, comme au Soudan, entre autres. Les gouvernements, tout comme les compagnies aériennes privées, ont à leur disposition des avions en surplus. J'ai même entendu dire que des dizaines d'appareils s'empoussiéraient dans le désert de l'Arizona. Or, dans le cas qui nous occupe, il est essentiel que le personnel et les médicaments soient envoyés le plus rapidement possible.

Y a-t-il eu des discussions entre les divers ministères ou avec les Nations Unies ou tout autre organisme afin de réunir les gouvernements et les industries aériennes privés pour élargir—encore plus que ce qui se fait actuellement—les opérations d'acheminement du personnel et des médicaments vers ces lieux? A-t-on demandé au ministère des Transports de se pencher sur cette question?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, on s'est en effet posé la question il y a déjà quelques mois. Lorsqu'il s'agit d'approvisionner les régions démunies du monde, l'accès au moyen de transport est une question importante, mais ne constitue pas le problème le plus crucial. On pourrait réquisitionner suffisamment d'avions cargo et d'exploitants d'avions commerciaux pour faire le pont aérien. Ce n'est pas vraiment là où le bât blesse. Notre participation au sauvetage se limitait au transport. D'ailleurs, on a conclu que cela ne représentait pas de problème, et qu'il était possible de réquisitionner suffisamment d'appareils de différentes sources pour répondre aux besoins en matière de transport à l'époque.

**M. Benjamin:** Mais une fois que le matériel et que le personnel étaient arrivés à destination, votre rôle était-il de vous assurer...? Je crois savoir que ce sont les systèmes de distribution intérieurs des pays récipiendaires qui posaient des difficultés; et c'est là que vous auriez pu intervenir avec des appareils à atterrissage et à décollage court pouvant se poser dans le désert ou une piste de gravier. On n'a pas besoin de piste en ciment, là-bas. Cette facette là de l'opération faisait-elle partie de votre mandat?

**M. Sinclair:** À mon point de vue, cela n'en faisait pas partie. Nous étions plus intéressés par le réquisitionnement et le déplacement des biens de notre continent vers l'Afrique. La

[Text]

the African continent. The distribution there would have to be under the jurisdiction of presumably the local governments that were involved, and the Department of Transport was not involved in any discussions along that line.

**Mr. Benjamin:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Baker.

**Mr. Baker:** Thank you, Mr. Chairman.

First of all, a comment on Mr. Benjamin's question as far as automated lighthouses are concerned: That was really an ill-conceived policy adopted some time ago. As you know, Mr. Chairman, fishermen and mariners say you cannot talk to a machine. There was a safety factor involved, which was eliminated. The weather forecasting has deteriorated in those areas where checks formerly were made more extensively than can be made with machines. As far as the Auditor General is concerned, the Auditor General is also a machine; he coughs out what is fed in. When you feed in the wrong information to the Auditor General, he coughs out several things that a constituency politician would object to strenuously.

• 1115

My question, Mr. Chairman, to the witnesses concerns collection of debts due to the Crown. In the policy statement of the government to increase revenue generation, they identify Transport as being one of the areas where debts are due to the Crown, extensive amounts of money if one is to believe the statements made by the Minister. In what areas are those debts owed to the Crown in Transport mainly?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, there are a number of areas in which debts are owed the Crown, primarily in the air administration. They arise out of charges levied for landing fees, terminal charges, other things like that, that for one reason or another we have difficulty collecting, in the same manner as private industry sometimes has difficulty collecting their debts.

There is another area of debt in landing fees on small private aircraft. The amounts involved are very small, but we also have great difficulty in collecting those debts because in most cases we do not have the same kinds of powers of collection, such as the levying of interest, that is available in the private sector.

On occasion we have had some international airlines, not the scheduled ones of course, but other international airlines who have not paid their debts. We continue to try to pursue all debtors as far as we possibly can, both domestically and internationally.

**Mr. Baker:** Is the department giving consideration to charging government aircraft and domestic aircraft fees that are normally charged foreign aircraft for air services?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we already do that.

[Translation]

distribution sur place relevait des gouvernements locaux récipiendaires, et le ministère des Transports n'a participé à aucune discussion au sujet de la possibilité de notre participation.

**M. Benjamin:** Merci.

**Le vice-président:** Monsieur Baker.

**M. Baker:** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je reviens à l'inquiétude de M. Benjamin au sujet de l'automatisation des phares: à mon sens, c'est une politique néfaste adoptée il y a déjà longtemps. Comme vous le savez, monsieur le président, les pêcheurs et les marins vous diront qu'on ne peut pas parler à une machine. Le facteur sécurité a été éliminé. Dans ces régions, les prévisions météorologiques ne sont plus aussi sûres que jadis, à l'époque où des vérifications exhaustives étaient faites et que les machines d'aujourd'hui ne savent pas faire. Quant au Vérificateur général, on peut considérer également qu'il est une machine: il recrache ce qu'on lui fournit. Quand vous fournissez des informations fausses au Vérificateur général, il recrache des choses qui ne peuvent absolument pas plaire à un homme politique de circonscription.

Monsieur le président, je vais poser aux témoins une question sur la perception des créances dues à la Couronne. Le gouvernement a fait une déclaration politique et annoncé son intention d'augmenter les revenus: les transports sont un des secteurs où la Couronne a des comptes à recevoir, des sommes considérables, à en croire les déclarations du ministre. Dans quels secteurs sont ces dettes dues à la Couronne, et principalement celles attribuables au transport?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, il y a plusieurs domaines où des dettes sont dues à la Couronne, et en particulier l'administration des voies aériennes. Il s'agit de droits d'atterrissage, de droits d'aéroport, que, jusqu'à présent nous avons eu du mal à percevoir pour diverses raisons, tout comme l'industrie privée a parfois du mal à percevoir les sommes qui lui sont dues.

Autre secteur où nous avons des comptes à recevoir: les droits d'atterrissage pour les petits avions privés. Les sommes en cause sont très faibles, mais nous avons beaucoup de mal à les percevoir car, dans la plupart des cas, nous ne disposons pas des mêmes moyens de persuasion que le secteur privé, par exemple, nous n'exigeons pas d'intérêt.

Il est arrivé également que des compagnies aériennes internationales, pas les compagnies régulières, bien sûr, ne paient pas leurs dettes. Nous continuons à essayer d'atteindre tous nos débiteurs, au Canada connue à l'étranger.

**M. Baker:** Est-ce que le ministère envisage d'exiger les droits normalement perçus sur les services assurés aux appareils étrangers pour les appareils du gouvernement et les appareils nationaux?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous le faisons déjà.

[*Texte*]

**Mr. Baker:** Then why do you not count them as landings at all airports in Canada when you are rating airports?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I believe we do. I would be glad to know of any examples where we do not and look into it.

**Mr. Baker:** Good. How much is owed to the government by U.S. airlines right now? Is it still up in the millions and millions of dollars, like Pan American and Trans World, or were you able to collect those debts to date?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I presume Mr. Baker is referring to certain fuel taxes, which were . . .

**Mr. Baker:** No, Mr. Chairman, I am referring to air traffic control charges and air radio charges. Mr. Chairman, each time a foreign airline passes into Canadian-controlled airspace, they pay a fee on first contact, about \$60 to air traffic control and \$40 to air radio. Amounts of money owed by Trans World and Pan American Airlines recently went up, I believe, Mr. Chairman, to the \$10 million, \$15 million mark.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I believe the kind of debt Mr. Baker is referring to was collected during the latter part of 1983. We received a payment of I think a little over \$10 million in response to those charges by various international airlines that had up to that point in time been disputing some of the charges.

**Mr. Baker:** You took them to court, is that true?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Mr. Baker:** As far as increased rentals on airport properties are concerned, are there now going to be in 1985 increased charges on all airport properties throughout Canada that are leased or rented to private enterprise or provincial administrations?

• 1120

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, our present land rental policy calls for a revision of rentals every time the lease comes up for renewal, which is usually in about five-year increments as far as rentals are concerned. Any lease that come up for that kind of periodic rental review in 1985 will be adjusted to reflect the terms of the policy and is based on the appraised market value of the land under question.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, I wonder if the witnesses could tell us whether or not the Atlantic train will be put on on schedule on June 1, put back on—the train that runs through the United States?

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, the Atlantic, from Halifax through Moncton, Saint John, Sherbrooke, Montreal, will be put back on schedule on June 1.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, just one further question. Are there any lay-offs that have been put in place for Coast Guard, number one? Number two, are you examining the deployment

[*Traduction*]

**M. Baker:** Dans ce cas, pourquoi ne considérez-vous pas qu'ils atterrissent dans tous les aéroports du Canada lorsque vous classez les aéroports?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je crois que nous le faisons. S'il y a des cas où nous ne le faisons pas, j'aimerais qu'on m'en avertisse et j'étudierai la situation.

**M. Baker:** Très bien. Combien les compagnies américaines doivent-elles actuellement au gouvernement? Est-ce que cela atteint toujours des millions et des millions de dollars, comme pour la Pan American et le Trans World, ou bien avez-vous réussi à percevoir ces créances?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, j'imagine que M. Baker parle de taxes sur le carburant qui ont été . . .

**M. Baker:** Non, monsieur le président, je parlais du contrôle aérien et des services radio. Monsieur le président, chaque fois qu'un appareil étranger passe dans une zone aérienne sous contrôle canadien, deè le premier contrôle, il doit verser un droit d'environ 60\$ pour le contrôle de la circulation aérienne et un droit d'environ 40\$ pour les services radio. Récemment encore, la Trans World et la Pan American Airlines devaient quelque chose comme 10 ou 15 millions de dollars.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je crois que la créance à laquelle M. Baker fait allusion a été perçue à la fin de 1983. Nous avons reçu un versement d'un peu plus de 10\$ de la part de plusieurs compagnies aériennes internationales qui, jusque là, avaient contesté certaines factures.

**M. Baker:** Vous les avez poursuivies devant les tribunaux, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** Oui.

**M. Baker:** Quant à l'augmentation des frais de location dans les propriétés aéroportuaires, a-t-on l'intention d'augmenter en 1985 le loyer des locaux dans tous les aéroports du Canada qui sont loués à l'entreprise privée ou à des administrations provinciales?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, notre politique actuelle de location des terres prévoit une révision des loyers chaque fois que les baux sont renouvelés, c'est-à-dire tous les cinq ans dans la plupart des cas. Tous les baux qui doivent être renouvelés en 1985 seront ajustés conformément à notre politique et d'après la valeur des terres en question sur le marché.

**M. Baker:** Monsieur le président, est-ce que le train de l'Atlantique sera remis en service le 1<sup>er</sup> juin comme prévu, le train qui passe par les États-Unis?

**M. Mulder:** Monsieur le président, le train de l'Atlantique, de Halifax à Moncton, Saint-Jean, Sherbrooke, Montréal, sera mis en service le 1<sup>er</sup> juin.

**M. Baker:** Monsieur le président, une dernière question. Premièrement, est-ce qu'on prévoit de mettre à pied des gardes côtiers? Deuxièmement, est-ce que vous réétudiez la réparti-

[Text]

of ice-breaker services in Canada? I wonder if you could tell the committee why you need such a big number of ice-breakers in Quebec City, whether the deployment of ice breakers is being re-examined.

**Mr. Allan:** Mr. Chairman, with your permission, I would like to ask the Commissioner of the Coast Guard, Mr. Quail, who is here with us today, if he would care to answer the member's question.

**Mr. R. Quail (Commissioner of the Canadian Coast Guard: Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport):** Thank you, Mr. Chairman.

With respect to the question of lay-offs for Coast Guard employees, there was, as part of the review and the reduction, an exercise that took place in November. There was a down-sizing in a number of Coast Guard operations across the country. As part of this down-sizing of the operations, in the areas of VTS and enforcement of small boat safety, there was the closing of a number of centres, which resulted in positions being abolished. To the best of my knowledge, all individuals who were so affected have been offered other employment in other parts of the Coast Guard.

With respect to the examination of the deployment of ice-breakers in Canada, at the moment there is no examination under way with respect to the deployment of ice-breakers. With respect to the question of the existing location of ice-breakers in Newfoundland, in Dartmouth, and in Quebec, they have been deployed and are operating in that area based on experience.

**Mr. Baker:** Why is it that employees in Newfoundland who are in administrative positions are paid less than employees in Quebec City in the same administrative positions in the Coast Guard? I presume they are separate entities. I just noticed that the classifications, and I only discovered this last week, were quite different between the two regions. I do understand, however, that you need ice-breakers for the winter carnival in Quebec City; I am just wondering why the discrepancy.

**Mr. Quail:** I guess the question that is on the table is the classification levels for Coast Guard employees across the country. The classification scheme followed by the Coast Guard is the classification scheme put together by Treasury Board for all of the public service. We follow the guidelines as issued. Positions are classified. If you wish to take a particular example, there is a difference in classification for regional managers, say between Newfoundland, between Atlantic, between Laurentian, between central and between western. It is a function of the classification systems.

**Mr. Baker:** So if you are in British Columbia you get paid higher than if you are in . . .

**Mr. Quail:** No. The classification system for a particular regional manager on the west coast in all likelihood—in the area of, say, search and rescue—is the same as on the east coast. It would not be the same perhaps as the one in Dartmouth. In other areas they are the same. The regional

[Translation]

tion des brise-glace au Canada? Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous avez besoin de tant de brise-glace dans la ville de Québec et avez-vous l'intention de réviser les affectations des brise-glace?

**M. Allan:** Monsieur le président, si vous le voulez bien, je vais demander au commissaire de la Garde côtière, M. Quail, qui est parmi nous, de répondre à cette question.

**M. R. Quail (commissaire de la Garde côtière, administrateur adjoint, Administration du transport maritime, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président.

A propos des mises à pied d'employés de la Garde côtière, dans le cadre de la révision, effectivement, il y a eu des coupures en novembre. Le nombre des postes de garde côtière dans tout le pays a diminué. Dans le cadre de cette diminution des opérations, on a fermé un certain nombre de centres STM et de centres sur la sécurité des petites embarcations, si bien que des postes ont été éliminés. Que je sache, on a offert des emplois dans d'autres services de la Garde côtière à toutes les personnes touchées par ces mesures.

Quant à l'étude des affectations des brise-glace au Canada, à l'heure actuelle, il n'y a pas d'étude en cours. À propos des affectations actuelles des brise-glace à Terre-Neuve, Dartmouth et Québec, ce sont des décisions que nous avons prises en nous fondant sur notre expérience.

**M. Baker:** Comment se fait-il que les employés de Terre-Neuve qui occupent des postes administratifs soient moins payés que les employés de la ville de Québec qui occupent des postes administratifs identiques dans la Garde côtière? J'imagine que ce sont des entités distinctes. Je viens de voir les classifications et je m'aperçois cette semaine de différences considérables entre les deux régions. Je crois comprendre, toutefois, que vous avez besoin de brise-glace pour le Carnaval d'hiver à Québec. Je me demande pourquoi cette différence.

**M. Quail:** En fait, vous me posez une question sur les niveaux de classification des employés de la Garde côtière dans tout le pays. Le système de classification adopté par la Garde côtière est le système du Conseil du Trésor qui est en vigueur dans toute la Fonction publique. Nous suivons les directives qui nous sont imposées. Les postes sont classifiés. Si vous prenez un exemple particulier, il y a une différence de classification pour les gérants régionaux, par exemple pour Terre-Neuve, pour l'Atlantique, pour les Laurentides, pour la Région du centre et celle de l'Ouest. C'est une fonction du système de classification.

**M. Baker:** Ainsi, en Colombie-Britannique, les gens sont mieux payés que . . .

**M. Quail:** Non. Le système de classification pour un gérant régional, disons des opérations de sauvetage, est probablement le même, qu'il s'agisse de la côte est ou de la côte ouest. Il peut y avoir une différence avec Dartmouth. Dans les autres régions, c'est la même chose. Le gérant régional chargé des

[Texte]

manager of aids in waterways in Newfoundland is on exactly the same level as the regional manager in Dartmouth, and the same as the regional manager in Laurentian, Quebec, the same as the regional manager in Toronto and the west coast. It is the same thing for ship safety. But in certain other areas where the amount of accountability and responsibility is not the same, the level of the classification can be, and is, different.

• 1125

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Quail. Thank you, Mr. Baker.

**Mr. Hardey:** Mr. Chairman, would it be proper to submit a supplementary question?

**The Vice-Chairman:** Okay, one short supplementary.

**Mr. Hardey:** It relates to the lay-off of Coast Guard employees, Mr. Chairman. Pardon my absence; I have just come back. The point may have been covered. I am concerned about the situation in conjunction with the Coast Guard and the volunteer Coast Guard auxiliary—I think that is the proper term—in relation specifically to small craft safety. Would you comment on the situation in regard to the promotion of this particular auxiliary, and on how the Coast Guard does play...? Can you see any improvement through a program that could be very beneficial to the safety of small craft and certainly get the present Coast Guard involved in a training program for a volunteer Coast Guard auxiliary?

**Mr. Quail:** Mr. Chairman, the program the hon. member is referring to is the Canadian Marine Rescue Auxiliary. The program started about seven years ago. I would wholly agree that it is the most effective program across the country. In about seven years we have gone from a fledgling organization to approximately 2500 members. We have recently completed an audit of the program. That audit is now being discussed with all the local CMRA presidents and their councils. We continue to be very supportive in encouraging that operation throughout the country.

My comment with respect to pleasure safety was associated with a pilot project we had going in both the central region—that is, the Toronto region—and the western region last summer with respect to enforcement of small boat safety. That is by way of getting into the inspection and charging of boaters. We have discontinued that program for the coming time; the responsibility will continue, as it was before, with peace officers located in the area, whether they be provincial police or RCMP.

**The Vice-Chairman:** Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you very much. What jurisdiction do you have over the smaller airports like those attached to a small city or a big town?

**Mr. Sinclair:** It is not so much jurisdiction, Mr. Taylor. Any airport that, I presume you mean, is either owned or operated by a small town and has some kind of commercial service there

[Traduction]

aides à la navigation dans les voies navigables est exactement au même niveau à Terre-Neuve qu'à Dartmouth, et au même niveau que le gérant régional pour les Laurentides, au Québec, au même niveau que le gérant régional de Toronto et celui de la côte Ouest. C'est la même chose pour la sécurité des navires. Mais il y a d'autres domaines où les responsabilités de la charge ne sont pas les mêmes et où la classification peut être, et est, différente.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Quail. Merci, monsieur Baker.

**M. Hardey:** Monsieur le président, pouvez-vous m'autoriser une question supplémentaire?

**Le vice-président:** D'accord, une question supplémentaire courte.

**M. Hardey:** C'est au sujet des mises à pied d'employés de la Garde côtière, monsieur le président. Veuillez excuser mon absence, monsieur le président, je viens de revenir. Vous avez peut-être parlé de cela. Il s'agit de la Garde côtière bénévole, auxiliaire, je crois que c'est le terme exact, et plus particulièrement de la sécurité des petites embarcations. Pouvez-vous nous parler du système de promotion dans la Garde côtière auxiliaire, comment...? Ne pensez-vous pas que l'on pourrait améliorer la situation, améliorer la sécurité des petites embarcations en faisant participer la Garde côtière à un programme de formation de la Garde côtière auxiliaire?

**M. Quail:** Monsieur le président, le programme auquel l'honorable député fait allusion est le Service auxiliaire de sauvetage maritime. C'est un programme qui a été lancé il y a environ sept ans. Je suis tout à fait d'accord avec vous, c'est le programme le plus utile que nous ayons. En l'espace de sept ans, nous avons mis sur pied une organisation de près de 2,500 membres. Nous venons de réévaluer le programme, cette vérification fait actuellement l'objet de discussions avec tous les présidents régionaux de services auxiliaires de sauvetage maritime (SASM). Nous continuons à les soutenir et à encourager ces opérations dans tout le pays.

Quant à la sécurité des embarcations de plaisance, le projet dont je vous ai parlé est un projet pilote qui a été mis en place dans deux régions l'été dernier, celle de Toronto et la région de l'Ouest. Il s'agit de faire respecter les mesures de sécurité destinées aux petits bateaux. Autrement dit, il y a des inspections et des plaisanciers peuvent être mis à l'amende. Ce programme est maintenant interrompu, et ce sont les agents de la paix locaux, police provinciale ou GRC, qui reprendront la responsabilité comme auparavant.

**Le vice-président:** Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Merci beaucoup. Quelle juridiction avez-vous sur les petits aéroports, qu'ils soient rattachés à une petite ou à une grande ville?

**M. Sinclair:** Ce n'est pas tellement une question de juridiction, monsieur Taylor. J'imagine que vous voulez parler des aéroports qui appartiennent ou qui sont gérés par une petite

[Text]

is required to have an airport licence in order to maintain that commercial activity. So we carry out an annual inspection of those airports to make sure they maintain the standards set out in the regulations. There usually is not any great problem with that kind of activity.

If your question is directed to the sort of support we give some of those small airports, my response would be that we have a limited capability to support some of those airports, particularly with respect to capital projects. You will recall, from my earlier response to Mr. Angus, that we have only a very limited amount of money available to us and invariably a list of requests from various parts of the country that significantly exceed our ability to fulfil those requests.

That really is the jurisdiction, if you can call it jurisdiction, we might have over small airports. Where there is commercial services, we may have installed various types of landing aid, depending upon the volume of traffic there is at that particular airport and depending on where it stands in terms of the national civil air transportation system in Canada.

• 1130

**Mr. Taylor:** Does an airport have to be licensed by the Ministry of Transport if it does not carry commercial traffic?

**Mr. Sinclair:** No. It can operate as an unlicensed airport. An aerodrome is technically an unlicensed airport. Private aircraft and private operations can operate out of such an aerodrome without a Department of Transport licence.

**Mr. Taylor:** Is there any case where the Ministry of Transport goes into an area and decides to build an airport that is going to duplicate one operated by a small town? I have had some complaints from the Mayor of the Village of Beiseker, about 75 kilometres from Calgary, that the Ministry of Transport is going to build an airport very close by and they do not see any need for it. It is going to ruin their investment in their airport. Do you have any knowledge of that?

**Mr. Sinclair:** No, sir, I do not have any knowledge of it. I am not aware of any new airport we would be thinking of constructing out there. We have the Springbank Airport, which will fulfill most of the needs we see in the area, along with Calgary International, for some period of time.

**Mr. Taylor:** Good. Does the Ministry of Transport set the speed limits on the Trans-Canada Highway and in national parks? Who sets those speed limits?

**Mr. Mulder:** It is done by Parks Canada, which is now currently a part of the Department of the Environment.

**Mr. Taylor:** Well my complaint is with them then, not with you. It is not a serious complaint; I only wonder why they spend public money to build a modern highway with modern curves and modern gradients, and then slap on a speed limit that impedes the traffic. However, it is not your fault.

I have one other question. During the last four years, was there an air traffic control tower built at the Calgary airport and then abandoned? If so, why was it abandoned?

[Translation]

ville, qui assurent un service commercial et qui sont tenus d'obtenir une licence d'aéroport pour se livrer à cette activité commerciale. Nous inspectons ces aéroports chaque année pour nous assurer qu'ils se conforment à la réglementation. D'ordinaire, il n'y a pas de problème.

Si vous voulez parler du soutien que nous accordons à ces aéroports, nos possibilités sont limitées, surtout s'il s'agit de projets d'immobilisation. Vous vous en souviendrez, car je l'ai dit à M. Angus, nous disposons de sommes très limitées pour ce genre de choses et les demandes qui nous parviennent de tout le pays dépassent toujours nos possibilités.

Voilà donc la juridiction, si l'on peut parler de juridiction, que nous avons sur les petits aéroports. Lorsqu'ils assurent un service commercial, nous y installons des aides pour l'atterrissage, et cela dépend du trafic et également de la situation de l'aéroport par rapport au système national de transport civil.

**M. Taylor:** Est-ce qu'un aéroport doit obtenir une licence du ministère des Transports s'il n'a pas de trafic commercial?

**M. Sinclair:** Non. Il a alors le statut d'aéroport sans licence. Techniquement parlant, un aérodrome est un aéroport qui n'a pas de licence. Les appareils privés peuvent y atterrir sans une licence du ministère des Transports.

**M. Taylor:** Est-ce qu'il arrive que le ministre des Transports décide de construire un aéroport dans une région où il y en a déjà un qui est administré par une petite ville? Le maire du village de Beiseker, à environ 75 kilomètres de Calgary, se plaint de ce que le ministère des Transports a l'intention de construire un aéroport à proximité; il n'en voit pas la nécessité. Les investissements dans leur aéroport vont perdre leur valeur. Êtes-vous au courant?

**M. Sinclair:** Non, monsieur, je ne suis pas au courant. Que je sache, nous n'avons pas l'intention de construire un aéroport dans cette région. Nous avons l'aéroport de Springbank qui, avec *Calgary International*, devrait être suffisant pour les besoins de la région, du moins pendant un certain temps.

**M. Taylor:** Très bien. Est-ce que le ministère des Transports fixe les limites de vitesse sur la route Trans-Canada et dans les parcs nationaux? Qui fixe ces limites de vitesse?

**M. Mulder:** C'est Parcs Canada, qui est actuellement un élément du ministère de l'Environnement.

**M. Taylor:** Dans ce cas, c'est à eux que je vais me plaindre. Ce n'est pas une plainte très grave, mais je me demande pourquoi on dépense l'argent public pour construire une route moderne avec des courbes modernes, des inclinaisons étudiées, pour imposer ensuite des limites de vitesse qui ralentissent le trafic. Cela dit, ce n'est pas de votre faute.

J'ai une autre question. Au cours des quatre dernières années, est-ce qu'on a construit une tour de contrôle à l'aéroport de Calgary pour l'abandonner ensuite? Si c'est le cas, pourquoi l'a-t-on abandonnée?

[Texte]

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I do not believe there was any air traffic control tower built at Calgary and then abandoned. The air traffic control tower in service at the present time is a fairly old one. We have a project under way now to construct a new tower and operating building complex, which will be ready in a couple of years. I am not aware of any tower that was built and abandoned.

**Mr. Taylor:** Is the air traffic control tower at the old airport or at the new one in Calgary?

**Mr. Sinclair:** The present air traffic control tower is situated by itself. It is not at either the old terminal or the new terminal building; it is probably not quite half-way between. It is a light blue tower; you cannot miss it if you are looking for it.

**Mr. Taylor:** Yes, I have seen it. Would you mind checking to see if there was a tower built or partially built and then abandoned? This information came to me from an employee; I tried to get additional information from him, but he suddenly clammed up. I do not know whether he was telling me a fib, or whether he was afraid to speak. I would like to have it checked out. It seems very, very doubtful that engineers would build an air traffic control tower and then have to abandon it. I would like to clear the record, because there are some people who believe this story, from wherever it originates.

**Mr. Sinclair:** I have no knowledge of such a thing. I will look into it. I know there was quite some discussion as to where the new tower should be located at the airport, but to the best of my knowledge no tower was constructed and abandoned. I will check into it.

**Mr. Taylor:** Thank you very much. That is all, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. Mr. Angus.

• 1135

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, I would like to raise with you the situation at Pearson International with regard to the provision of nursing services. According to an article in *The Toronto Star*, on April 10, I think, as of May 31 the existing nursing complement, which is five full-time and ten part-time, will be replaced by paramedics. Is that correct?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I do not believe there has been any decision. I believe paramedics was one of a number of options being looked at, but I am not aware that any decision was taken.

**Mr. Angus:** They quote in this article a gentleman by the name of Dale Matheson, head of safety and security for the Department of Transport. He supposedly told the nurses there that the ministry plans to replace the nurses with paramedics, called emergency medical care attendants.

Given your answer, let me ask you: Is one of your options the continuation of nursing service using the existing nurses, perhaps in a different form of contractual arrangement now

[Traduction]

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je ne crois pas qu'une tour de contrôle ait été construite à Calgary et abandonnée ensuite. La tour de contrôle du trafic aérien qui est en service actuellement est assez vieille. Nous envisageons maintenant de construire une nouvelle tour ainsi qu'un édifice pour les opérations; cela devrait être terminé d'ici deux ans. Je ne connais pas de tour qui ait été construite puis abandonnée.

**M. Taylor:** Est-ce que la tour de contrôle du trafic aérien se trouve à l'ancien aéroport ou au nouvel aéroport de Calgary?

**M. Sinclair:** La tour de contrôle du trafic aérien utilisée actuellement ne se trouve ni à l'ancien terminal, ni au nouveau terminal. Elle est probablement quelque part entre les deux édifices. C'est une tour bleu ciel, si vous la cherchez, vous ne pouvez pas la manquer.

**M. Taylor:** Oui, je l'ai vue. Pouvez-vous vous informer, voir si une tour a été construite ou construite en partie puis abandonnée? C'est un employé qui m'a dit cela. J'ai essayé de lui en faire dire plus, mais il a soudain décidé de se taire. Je ne sais pas s'il me racontait une histoire ou s'il avait peur de parler. J'aimerais que l'on vérifie. Je ne vois pas pourquoi des ingénieurs construiraient une tour de contrôle du trafic aérien pour l'abandonner ensuite. J'aimerais éclaircir cette question car il y a des gens qui croient cette histoire, quelle qu'en soit l'origine.

**M. Sinclair:** Je ne suis pas au courant. Je m'informerai. Je sais qu'on s'est demandé si la nouvelle tour devait être construite à l'aéroport même, mais que je sache, aucune tour n'a été construite et abandonnée ensuite. Je vérifierai.

**M. Taylor:** Merci beaucoup. C'est tout, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Taylor. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

Messieurs, j'aimerais aborder avec vous le problème d'infirmerie qui se pose à l'aéroport Pearson. D'après un article du *Toronto Star* daté du 10 avril, à partir du 31 mai, l'effectif infirmier actuel, c'est-à-dire cinq personnes à temps plein et dix à temps partiel, sera remplacé par des techniciens de la santé, du personnel paramédical. C'est bien ça?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je ne crois pas qu'une décision ait été prise. La solution des techniciens en était une parmi plusieurs autres, mais je ne crois pas qu'une décision ait été prise.

**M. Angus:** Dans cet article, on cite un certain Dale Matheson, chef du service de sécurité du ministère des Transports. Il aurait dit aux infirmières que le ministère avait l'intention de remplacer les infirmières par des techniciens de la santé, que l'on appelle également des préposés aux soins médicaux d'urgence.

Étant donné votre réponse, est-ce qu'une des solutions serait de conserver l'infirmerie actuelle avec les infirmières qui s'y trouvent, et peut-être avec un contrat modifié puisque la

[Text]

that the firm that had the 10-year contract, Flight Medico Inc., has supposedly withdrawn the provision of those services at the airport?

**Mr. Sinclair:** Mr. Angus, to the best of my knowledge we have not come to a conclusion on that. We would like to maintain the kind of service we have always maintained there. We think it is a fairly valuable service and is used frequently enough to justify its continuance.

**Mr. Angus:** Perhaps what we have is a situation of partial knowledge on the part of the existing staff. It might help things out if you would be willing to have one of your staff meet with the nurses. I have not spoken to them. I am going on this article. I may be either saying things that have already happened or putting inappropriate words in their mouths. Would you be prepared to have somebody meet with the nurses or their representative—because I understand that they are now certified by the Ontario Nurses' Association—to work out the problems in relationship to the continuation of the service, using them as the key deliverer?

**Mr. Sinclair:** Certainly we would be willing to meet with the nurses to explain what is going on. However, that particular service was provided under contract. Flight Medico Inc. is backing out of that service at Toronto International. We will have to take a look at whether or not we can go back out to the market on a public tender call for the provision of that kind of service. If that course of action is followed, it is then up to the new contractor to select the employees he would use in the provision of that service. We cannot force on him the use of existing contractor's employees, although they do provide a ready source of trained and competent help.

**Mr. Angus:** Would it not be more appropriate, particularly in terms of the kind of service that these people are providing, rather than rely on the private sector for the provision of this service, to have it become a permanent component of the airport operation so that you do not get situations like this? When Flight Medico Inc. won the 10-year contract the nurses who worked for the previous company were hired, but their rate of pay went from \$14.09 an hour down to \$11.21 an hour. While they had job security, they clearly took a major cut in income. We would eliminate that kind of thing if those positions became permanent within the context of the operation of the airport.

**Mr. Sinclair:** Mr. Angus, that was somewhat the way it used to be when the nursing assistance was provided by National Health and Welfare. That course of action was changed by the government some years ago. We were requested to go out to tender, to have a private agency provide that kind of service. We have followed that up to this point. The service we have received from private contractors, as you have pointed out, has been quite adequate.

The problem really is caused by the flight service and medical section deciding they are going to back away from that kind of business.

[Translation]

compagnie *Flight Medico Inc.* qui avait un contrat de dix ans a décidé de ne plus assurer ce service à l'aéroport?

**M. Sinclair:** Monsieur Angus, que je sache, nous ne sommes pas parvenus à une conclusion. Nous voulons continuer à assurer le même service qu'auparavant; nous pensons que c'est un service relativement utile, il est utilisé suffisamment souvent pour justifier son existence.

**M. Angus:** Le problème, c'est que le personnel n'est pas bien au courant de ce qui se passe. Si un de vos collaborateurs acceptait de rencontrer les infirmières, cela serait peut-être utile. Je ne leur ai pas parlé. Ce que je sais, je l'ai appris dans cet article. C'est peut-être un état de choses, c'est peut-être également une exagération. Pourriez-vous envoyer quelqu'un rencontrer les infirmières ou leur représentant car je crois qu'elles sont maintenant inscrites à l'Association des infirmières de l'Ontario. Ce serait l'occasion de discuter du service et de la possibilité de retenir ces infirmières pour continuer à assurer le service.

**M. Sinclair:** Certainement, nous sommes prêts à rencontrer les infirmières pour leur expliquer ce qui se passe. Cela dit, c'est un service qui était assuré dans le cadre d'un contrat. *Flight Medico Inc.* a décidé de cesser ce service à l'aéroport international de Toronto. Nous allons nous demander s'il convient de faire un nouvel appel d'offres pour maintenir ce service. Si c'est la solution choisie, ce sera au nouveau contracteur de choisir les employés pour assurer ce service. Nous ne pouvons pas le forcer à reprendre les employés du contracteur actuel même si c'est une équipe compétente qui connaît bien le travail.

**M. Angus:** Étant donné la nature du service, ne vaudrait-il pas mieux ne plus le confier au secteur privé et en faire un élément permanent de l'aéroport; cela éviterait ce genre de situation? Lorsque *Flight Medico Inc.* a obtenu le contrat de dix ans, les infirmières qui travaillaient pour la compagnie qui avait eu le contrat auparavant ont été réembauchées, mais leur salaire est passé de 14.09\$ l'heure à 11.21\$ l'heure. Évidemment, elles ont gardé leur emploi, mais aux dépens de leur revenu. Si ces postes devenaient permanents dans l'administration de l'aéroport, cela supprimerait ce genre de chose.

**M. Sinclair:** Monsieur Angus, jadis c'était le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social qui fournissait le personnel de l'infirmerie. Il y a quelques années, le gouvernement a décidé de changer cette situation. On nous a demandé de faire des appels d'offres et de trouver une compagnie privée pour assurer le service. Jusqu'à présent, c'est ce que nous avons fait. Comme vous l'avez dit, les services assurés par les contracteurs privés ont été jusqu'à présent très satisfaisants.

Le problème, c'est que le service en vol et la section médicale ont décidé de ne plus assurer ce genre de service.

[Texte]

[Traduction]

• 1140

**Mr. Angus:** When you put these contracts out for tender, do you, or can you, if you do it in the future, actually specify certain rules to which they must adhere in terms of treatment of their employees—i.e., provision of basic payments for workers' compensation, which supposedly did not occur this time, benefit packages, rates of pay—or do you feel that is beyond your purview?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, most of that is beyond our purview. We require that any contractor follow the laws of the province in which he is doing business, as well as federal laws. We require him to provide people who are properly trained to do the function, but it is not up to us to specify what might be in any package of employee benefits he would have. I think that would be an unwarranted intrusion into an area that might very well be covered by collective bargaining.

**Mr. Angus:** I have one final question, if I may. Assuming there is another public competition for the contract, do any of the existing procedures in any way prevent a worker co-op from bidding for the provision of those services?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, not at all. Any organization that has the required competence and can meet the basic terms of the tender call is free to put forth a tender. That kind of thing has been done in the past in other areas I am aware of.

**Mr. Angus:** I gather the May 31 deadline is not actually a deadline, that it will be some time before a determination is made of what you are going to do, and until that time the existing contract is running. Is that . . . ?

**Mr. Sinclair:** I do not have all the details at my fingertips, but our normal course of action in this type of endeavour would probably be to try to work out some kind of an extension with the existing contractor until we can put the public tendering process in place, have the bids called for, come in, be evaluated, and the new contract awarded. We do not want to see ourselves in a position without service. We would probably try to negotiate something like that with the existing contractor so that service is maintained while there is the change-over in contractors.

**Mr. Angus:** Okay. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Angus. If I could exercise my right as a member of this committee, notwithstanding being vice-chairman, I would like to go back to air transport also.

If I understand correctly, Mr. Sinclair, perhaps we have three general areas for airports: airports under federal jurisdiction, joint federal-provincial, and municipal. Am I correct in saying that?

**Mr. Sinclair:** No, Mr. Chairman, I am not aware that we have any joint federal-provincial. There are provincial airports, there are municipal airports, and there are private airports—in addition, of course, to the federal airports.

**M. Angus:** Quand vous faites ces appels d'offres, est-ce que vous pouvez—est-ce que vous le faites déjà, est-ce que vous pourrez le faire à l'avenir—mettre certaines conditions, par exemple au sujet des conditions d'emploi des employés, les versements pour les accidents du travail, ce qui apparemment n'a pas été le cas cette fois-ci, les avantages sociaux, les salaires, etc., ou bien estimez-vous que cela ne vous regarde pas?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, pour une large part, cela ne nous regarde pas. Nous exigeons des contracteurs qu'ils suivent les lois provinciales et également les lois fédérales. Nous lui demandons d'engager des gens qui ont la formation nécessaire, mais nous ne pouvons pas lui imposer les avantages qu'il doit offrir à ses employés. À mon sens, ce serait une intrusion injustifiée dans un domaine qui relève beaucoup plus de la négociation collective.

**M. Angus:** Une dernière question, si vous le permettez. En supposant qu'il y ait un nouveau concours public pour le contrat, est-ce que les procédures empêcheraient une coopération de travailleurs de faire une offre?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, absolument pas. Toute organisation qui a la compétence nécessaire et qui peut respecter les conditions de l'appel d'offres peut faire une offre. Je sais que ce genre de chose s'est déjà vu dans d'autres domaines.

**M. Angus:** J'imagine que la date limite du 31 mai n'est pas vraiment une date limite, qu'il faudra un certain temps pour qu'une décision soit prise et jusque-là, le contrat actuel reste en place. Est-ce que . . . ?

**M. Sinclair:** Je n'ai pas tous les détails sous la main, mais d'ordinaire, nous essayons de négocier une prolongation avec le contracteur jusqu'à ce que l'appel d'offres soit fait, jusqu'à ce que les offres commencent à arriver, soient évaluées et le nouveau contrat décerné. Nous ne voulons pas nous retrouver sans service. Nous essayerons probablement de négocier un arrangement avec le contracteur actuel pour assurer le service dans l'intérim.

**M. Angus:** D'accord. Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Angus. Bien que vice-président du Comité, j'aimerais exercer ma prérogative et poser quelques questions au sujet du transport aérien.

Si j'ai bien compris, monsieur Sinclair, nous avons des aéroports dans trois catégories générales: les aéroports sous juridiction fédérale, les aéroports sous juridiction fédérale-provinciale et les aéroports municipaux. C'est bien ça?

**M. Sinclair:** Non, monsieur le président, je ne crois pas que nous ayons des aéroports sous juridiction fédérale-provinciale. Il y a des aéroports provinciaux, il y a des aéroports municipaux et il y a des aéroports privés. Évidemment, il y a également les aéroports fédéraux.

[Text]

**The Vice-Chairman:** If I could use an example in my riding, there is a municipal airport in a town called Causapsca; under what I would term joint jurisdiction, an airport in Bonaventure, which is supposedly provincial, Quebec, but the controls come under federal jurisdiction, I understand; and on the Magdalen Islands a federal airport.

I was wondering, with the budget for 1985 or in any normal fiscal year, in terms of the federal budget, is there a list of priorities? For example, do we look mainly at federal airports before we get involved in development where we have provincial airports? Is there a joint effort made for the development of provincial airports, otherwise saying federal aid? To continue the line Mr. Angus pursued earlier, would a municipal airport actually fall to the bottom of the list in terms of budget expenditures?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, there is no joint priority setting. Naturally, in terms of our responsibilities we look to seeing that the federal airports are adequately operated and maintained. Provinces usually look after their own airports; we do not get involved very often in a provincial airport, although there are some instances where we have co-operated with them in a particular venture. I am thinking of the Labrador airstrips program, for example. Also, in Quebec, the Cree and Inuit air programs are examples of federal-provincial co-operation, although they relate to a region more than they relate to a single airport per se.

• 1145

With respect to municipal airports, and in terms of the kind of money we might have available to assist in capital programs, the amount of money in our grants and contributions vote—where we have to take it out of that vote because those airports do not belong to us—have a definite limitation. There is roughly \$48 million in that vote for contributions and grants to assist various small airports across Canada.

**The Vice-Chairman:** Mr. Sinclair, would I be correct in assuming that for the upgrading of a federal airport the main criterion involved would be volume, both passenger and cargo?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, that is generally the case. One must also take into account that renovations have to be done from time to time to keep the plant and equipment up to normal speed. Things like runway overlays, for instance, are required every x years, depending on the part of the country, in order to maintain the runways in a proper condition. Buildings get to the end of their useful life and have to be replaced. There is a lot of repair maintenance and construction that goes on, which is nothing more than the restoration and replacement of the existing plant and equipment. At the present time this consumes about 85% of our total capital funds. We only have about 15%, or a little less, for any kind of expansion, which includes the money we are spending on the Labrador airstrips and the Cree and the Inuit airstrips.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much.

[Translation]

**Le vice-président:** Permettez-moi de vous donner un exemple: dans ma circonscription, il y a un aéroport municipal dans une ville qui s'appelle Causapsca. Nous avons également l'aéroport de Bonaventure qui, à mon avis, relève d'une double juridiction, en principe il relève du Québec, mais les contrôles sont exercés par le gouvernement fédéral. Enfin, aux Îles-de-la-Madeleine, nous avons un aéroport fédéral.

Dans le budget de 1985, dans toute année financière normale, d'ailleurs, est-ce que le gouvernement fédéral a une liste de priorités pour son budget? Par exemple, est-ce que les aéroports fédéraux ont la priorité pour le développement, est-ce qu'ils passent avant les aéroports provinciaux? Est-ce qu'on fait des efforts concertés pour développer les aéroports provinciaux, autrement dit, il est question d'aide fédérale? Je reviens à ce que M. Angus a dit tout à l'heure, est-ce qu'un aéroport municipal figure tout en bas de la liste des dépenses budgétaires?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, il n'y a pas de liste commune de priorités. Évidemment, compte tenu de nos responsabilités, nous nous assurons que les aéroports fédéraux sont bien administrés et bien entretenus. D'ordinaire, les provinces s'occupent de leurs propres aéroports; il est très rare que nous nous en occupions, mais il est arrivé que nous travaillions en collaboration à des projets communs. Je pense au programme des pistes du Labrador par exemple. Au Québec également, les programmes aériens destinés aux Cris et Inuit sont des exemples de collaboration fédérale-provinciale, même s'il s'agit de programmes qui s'adressent à une région et non à un aéroport.

En ce qui concerne les aéroports municipaux, les crédits sous forme de subventions et contributions pour les programmes d'immobilisation ne sont pas très importants. Nous devons puiser dans ces crédits étant donné que ces aéroports ne nous appartiennent pas. Ce crédit est d'environ 48 millions de dollars et est disponible sous forme de contributions ou de subventions et s'adresse à différents petits aéroports du Canada.

**Le vice-président:** Monsieur Sinclair, le critère principal dont on tient compte dans le cas d'améliorations aux aéroports fédéraux est le volume de passagers et de fret, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** De façon générale, oui. Il faut également se rappeler que des renovations sont nécessaires de temps en temps pour maintenir les locaux et l'équipement dans un état de bon fonctionnement. C'est ainsi que le revêtement des pistes doit être refait toutes les «x» années; cela varie d'après l'endroit du pays. Les bâtiments doivent être remplacés, il y a pas mal de travaux de réparations, d'entretien, de construction simplement pour maintenir en état les bâtiments et le matériel existants. À l'heure actuelle, cela englobait environ 85 p. 100 de notre budget total d'immobilisation. Par conséquent, il ne nous reste plus que 15 p. 100 pour tous les travaux d'agrandissement; les fonds que nous dépensons pour les pistes du Labrador et celles qui desservent les Cris et les Inuit sont puisés à même ces 15 p. 100.

**Le vice-président:** Merci.

[Texte]

I pass to Mr. Benjamin, to be followed by Mr. Crofton. I must remind you, gentlemen, that we are now in a five-minute question period.

**Mr. Benjamin:** Well I have three questions, so we may have to go to a fourth round.

The first question I want to ask will be a quickie to Mr. Sinclair, to follow further on one of Mr. Baker's questions with respect to the debts owed to the department by airlines. Can you and would you provide the committee with a list of who owes the debts, what the debts are for, and how much they are?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we would be pleased to do that.

**Mr. Benjamin:** Good, because it would be interesting to see who they are.

The other question I want to ask is still in the air field, and then I have one for Mr. Mulder. There is a community college at Saint-Jean, Quebec, which has a special program for training french-speaking students in air traffic control; much air traffic control work is done in English, but French is their first language. According to my information, they were told at the time they were accepted into the program that they would be employed in Quebec. Now they are being told that as and when they are trained, they may have to relocate in such places as Cold Lake, Alberta, or Prince George, B.C., or Prince Rupert. I am using the Quebec region's own estimates—new air traffic controllers will be required to be in service by 1988 because of retirements. Over a three-year period we are dealing with the relocation of some 55 students and their families—I understand there are 18 this year, 20 next year, and 19 the following year.

Are there any estimates with respect to the cost of sending these people to B.C. or wherever, upgrading their English training, providing temporary accommodation, and so forth? Would it not be less expensive and far less disruptive to allow these people to remain in Quebec, working as ATCs until they are needed on a full-time basis, which is only one or two or three years away?

The reason I am suggesting that is because there are presently air traffic controllers in the Quebec region who cannot go on upgrading courses because they are told there is no replacement manpower. Could not these initial 18 students be used to relieve some of the existing controllers for upgrading, so they can prepare to fill some of the senior positions that will be left vacant by retirement over the next few years? What is the plan on that situation?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, at the time in late 1981-82 that an arrangement entered into with the CEGEP in Saint-Jean, Quebec, there was anticipation of the future demand for air traffic controllers. That demand estimate has been

[Traduction]

Je donne la parole à M. Benjamin qui sera suivi de M. Crofton. Je vous rappelle, messieurs, que les députés disposent maintenant de cinq minutes pour leurs questions.

**M. Benjamin:** J'ai trois questions à poser et nous devrons peut-être avoir recours à un quatrième tour de questions.

J'aimerais tout d'abord poser une question rapide à M. Sinclair pour faire suite à une des questions de M. Baker concernant les dettes contractées par les lignes aériennes envers le ministère. Pourriez-vous donner au Comité une liste de ces différentes lignes aériennes, de la raison de la dette et du montant de celle-ci?

**M. Sinclair:** Très certainement, monsieur le président.

**M. Benjamin:** Bien. Il s'agit là d'un domaine très intéressant.

La question suivante porte encore sur le transport aérien; ensuite j'aimerais poser une question à M. Mulder. Le collège communautaire de Saint-Jean, Québec, a un programme spécial de formation de contrôleurs aériens, programme qui se donne en français. Beaucoup de cours se donnent en anglais, mais cependant le français est la première langue de cette institution. D'après mes renseignements, on avait promis aux élèves qui s'inscrivaient à ce cours d'être engagés dans la province de Québec. Or, à l'heure actuelle, on leur dit qu'une fois diplômés, ils devront aller travailler dans des endroits comme Cold Lake en Alberta, Prince George en Colombie-Britannique ou Prince Rupert. D'après les prévisions de la région du Québec, on aura besoin de contrôleurs aériens pour cette région en 1988, alors que les contrôleurs actuels prendront leur retraite. Sur une période de trois ans, il s'agirait donc de déplacer une cinquantaine d'étudiants et leur famille, puisqu'il y aurait 18 diplômés cette année, 20 l'année prochaine et 19 l'année suivante.

A-t-on des chiffres portant sur les coûts de déplacement de ces nouveaux diplômés en Colombie-Britannique ou autre part, les frais nécessaires pour les cours d'anglais qu'ils devraient suivre, le logement temporaire, etc.? Ne serait-il pas plus économique de permettre à ces nouveaux diplômés de rester au Québec et de travailler comme contrôleurs à temps partiel jusqu'à ce qu'une place à temps plein soit disponible, soit dans deux ou trois ans? Cela créerait beaucoup moins de bouleversements également.

La raison pour laquelle je fais cette suggestion est qu'à l'heure actuelle les contrôleurs de la circulation aérienne de la région du Québec ne peuvent participer à des cours de recyclage parce qu'il n'y aurait personne pour les remplacer. Ne croyez-vous pas que ces 18 futurs diplômés puissent bien faire l'affaire en attendant de remplacer, au cours des prochaines années, les contrôleurs en poste qui prendront leur retraite?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, au moment où l'entente avait été conclue, fin 1981-82, avec le CEGEP de Saint-Jean au Québec, on avait surestimé la demande de postes de contrôleurs de la circulation aérienne. Or, nous avons rajusté

## [Text]

significantly downgraded for a number of reasons. One of the primary ones is the economic recession the country entered in late 1982 and 1983, which significantly altered aviation patterns and produced a significant downturn in aviation activity. This occurred particularly in the general aviation area. On a national average general aviation activity was off some 45%. When you get that kind of deterioration it lessens the demand for air traffic controllers.

The second factor was that we had just, in the early part of 1983, completed the national installation of the joint enroute terminal system. It had the impact of reducing the demand for verbal communication between the pilot and the controller by some 30%, which gave a different complexion to the air traffic controller's job in that it reduced that communication requirement and therefore eased up on the controller's workload. The institution of the joint enroute terminal system also provided certain other efficiencies in the operation of air traffic control that were greater than the estimates the air administration had made in earlier years as to the productivity benefits from that kind of system.

Possibly as a result of those three items I have mentioned, and particularly the economic recession, the attrition rate of controllers in the last couple of years has dropped rather dramatically. Finally, we underwent a significant study on staffing requirements for both towers and area control centres, which again resulted in a more efficient use of controllers.

At the present time, there are some 72 surplus controllers in the Province of Quebec. The first 15 students came out of the CEGEP school and we felt we had some obligation to these students, who, by the way, are bilingual. We do not have any jobs for them in the Province of Quebec, but we are beginning to have requirements for new controllers, particularly in towers in western Canada. The controllers have been offered a proposition of going to western Canada and obtaining the positions at the towers where they successfully check out.

It is my understanding that quite a number of the students are very enthusiastic to go. There are a few who are not so enthusiastic. The choice is really between a job in western Canada or no job. I think we are taking a reasonable proposition in offering them gainful employment rather than no employment at all.

• 1155

With respect to the projection of when air traffic controllers will be needed in the Province of Quebec, I would suggest the guesstimate of 1988 is probably much too soon. Unless there is a great exodus of controllers who are anxious to retire, or otherwise, the attrition rates really do not see our working off that much. In terms of controllers not being available to replace others, I fail to see how that can be a legitimate answer when we already have 72 surplus controllers in the Province of Quebec. We have approximately a like number of surplus controllers in Atlantic Canada and a small surplus of controllers in Ontario, which will gradually be worked out—I expect

## [Translation]

ces chiffres pour différentes raisons. Tout d'abord, il y a eu la récession économique que nous avons connue vers la fin de 1982 et 1983, qui a modifié considérablement les prévisions et a provoqué une diminution importante des activités aéronautiques, particulièrement dans le domaine de l'aviation. En effet, sur le plan national, cette activité a diminué d'environ 45 p. 100. Une détérioration de cette importance a par conséquent des répercussions négatives sur le nombre de contrôleurs aériens dont le pays a besoin.

Deuxièmement, au début de 1983, nous avons terminé la mise en place du système JETS (relais de visualisation des phases en route et terminales). Cela a eu pour effet de réduire de 30 p. 100 les communications verbales entre pilotes et tour de contrôle, ce qui a modifié le travail du contrôleur et sa charge de travail. Cela a permis également d'améliorer l'efficacité et donc la productivité du contrôle aérien et cela dans un degré que l'administration du trafic aérien n'avait pas prévu.

A la suite de ces trois changements, et particulièrement à la suite de la récession économique, il y a eu moins de départs de contrôleurs au cours des deux dernières années. Finalement, il faut signaler également l'étude importante qui a été faite sur les exigences en matière de dotation à la fois pour les tours et les centres de contrôle et qui a eu pour effet d'utiliser de façon plus efficace les contrôleurs.

A l'heure actuelle, il y a 72 contrôleurs excédentaires pour la province de Québec. Or, 15 nouveaux diplômés sont sortis du CEGEP et nous avons pensé que nous avions certaines obligations envers ces étudiants qui, il faut le dire, sont bilingues. Nous n'avons aucun travail pour eux dans la province de Québec, mais nous commençons à en avoir dans l'ouest du Canada. Nous avons offert à ces nouveaux contrôleurs la possibilité d'aller travailler dans l'Ouest.

Il semblerait que beaucoup de nouveaux diplômés envisagent une telle possibilité avec enthousiasme. Il y en aurait très peu qui n'aimeraient pas cette idée. En fait, le choix est clair, avoir un travail dans l'Ouest ou ne pas avoir de travail du tout. Je crois que nous réagissons de façon raisonnable en offrant à ces jeunes un emploi rémunéré de cette façon.

Quant aux prévisions concernant les besoins futurs de contrôleurs aériens dans la province du Québec, je ne crois pas que 1988 soit une date réaliste. À moins qu'un très grand nombre de contrôleurs ne désirent à tout prix prendre leur retraite rapidement, je ne crois pas que des postes seront dégagés aussi vite que ce que vous dites. Quant aux contrôleurs qui ne seraient pas disponibles pour en remplacer d'autres, je me demande comment c'est possible puisque nous avons déjà 72 contrôleurs excédentaires dans la province de Québec. Nous en avons un nombre égal pour les Maritimes, et un petit nombre pour l'Ontario, le problème sera réglé graduellement, probablement au cours des deux prochaines années. Quant aux

[Texte]

probably within the next year to two years. We are pretty well bang on where we should be in the four western provinces.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, before I ask my last question, I just want to note that in your program overview, Mr. Sinclair, at page 4-13, under planning perspectives, air transportation demand, it states:

However, traffic has been severely depressed by the recession. It is expected that the 1980 traffic volume, the previous high, will be reached again by 1985. Growth in the second half of the 1980's is projected to be in the order of 5% per annum.

It would seem to me that maybe you are being too pessimistic about how soon you are going to use up your surplus in Quebec and need people . . .

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I do not believe so, because Mr. Benjamin is quoting from figures that relate to air carrier traffic. What I am also saying is with the big deterioration in general aviation traffic the workload for controllers, which to a large extent is governed by the mix of VFR and IFR traffic, in many areas of the country has been significantly lessened. Yes, we do expect air carrier traffic to achieve prerecession levels hopefully this year, certainly by 1986. However, it is going to be a long time yet before general aviation traffic begins to come anywhere close to prerecession levels.

**The Vice-Chairman:** Excuse me, Mr. Benjamin. I am sorry, but your time has expired. With all due respect, I think we should pass to Mr. Crofton.

**Mr. Benjamin:** Okay.

**The Vice-Chairman:** Mr. Crofton will be followed by Mr. Taylor and then Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Okay.

**Mr. Crofton:** Thank you, Mr. Chairman. I apologize for my late arrival. I guess that is the penalty of being on two committees that insist on meeting at the same time. My questions may have already been covered this morning. My first one really follows along to a degree from what Mr. Benjamin was discussing.

With regard to air controllers, what is the implication of the application of the Charter of Rights and Freedoms? What will ultimately constitute mandatory retirement age? This obviously would cause difficulties over a wide spectrum, air controllers not being the least of them, because of the stress that is related to those duties. I recognize fitness would continue to be a criterion, but it becomes a difficult thing to assess as one grows older. Problems can arise at short notice or they are not necessarily manifested without a whole lot of new tests being devised. Is the department initiating an examination of this problem in anticipation of court decisions that may make nonsense out of the current plan for retirement?

[Traduction]

quatre provinces de l'Ouest, il n'y a pour ainsi dire pas de contrôleurs excédentaires.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, avant de poser ma dernière question, je remarque que dans l'aperçu du programme à la page 4-14, Perspectives de planification—sous la rubrique Demande de transport aérien, on lit ce qui suit:

Cependant, le trafic passagers a été durement touché par la récession. On prévoit que d'ici à 1985, le trafic atteindra le niveau record de 1980. Le taux de croissance prévu durant la deuxième moitié des années 80 est de l'ordre de 5 p. 100 par année.

Il me semble que vous êtes peut-être trop pessimiste pour ce qui est de l'utilisation du personnel excédentaire au Québec.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je ne crois pas me tromper. M. Benjamin cite des chiffres qui se rapportent au trafic des transporteurs aériens. Or, étant donné la grande détérioration qu'a connue l'aviation générale, la charge de travail des contrôleurs, qui dépend en grande partie de la combinaison des trafics VFR et IFR, a été considérablement réduite dans de nombreuses régions du pays. Il est certain que nous nous attendons à ce que le trafic des transporteurs aériens atteigne des niveaux comparables à ceux qu'on a connus avant la récession, au cours de cette année et certainement en 1986. Cependant, il faudra attendre longtemps avant que l'aviation générale n'atteigne quant à elle les niveaux antérieurs à la récession.

**Le vice-président:** Je m'excuse, monsieur Benjamin, votre temps est écoulé. Nous devrions passer à M. Crofton.

**M. Benjamin:** D'accord.

**Le vice-président:** Monsieur Crofton suivi de M. Taylor puis de M. Benjamin.

**M. Benjamin:** D'accord.

**M. Crofton:** Merci, monsieur le président. Je regrette d'être arrivé en retard, mais je suppose que c'est le prix à payer lorsque l'on doit assister à deux comités qui siègent en même temps. On a peut-être déjà posé la question que je voudrais poser ce matin. Ma première question fait suite d'une certaine manière à la question posée par M. Benjamin.

En ce qui concerne les contrôleurs de la circulation aérienne, quelles seront les répercussions de l'application de la Charte des droits et libertés? Je veux parler de l'âge obligatoire de la retraite. Cela causera des difficultés, c'est certain, et les contrôleurs feront partie d'un des groupes en cause, étant donné le stress, le surmenage, que comporte leur travail. Il est certain que le bon état de santé continuera à être un des critères, mais c'est une chose qu'il est difficile à évaluer au fur et à mesure que l'on prend de l'âge. Des problèmes pourront surgir à brève échéance, mais ils ne seront pas nécessairement visibles sans que l'on mette au point toutes sortes de nouveaux examens. Le ministère a-t-il prévu d'étudier ce problème avant que les tribunaux n'en soient saisis et ne rendent des décisions qui vont à l'encontre de la politique actuelle en matière de retraite?

## [Text]

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, Mr. Crofton, this is a subject on which we will be having detailed consultations with the Canadian Air Traffic Control Association to see whether collectively we can come up with a way to handle this particular issue, which, as you say, could potentially be a very difficult one.

• 1200

I think The Canadian Air Traffic Control Association has a very distinct interest in this. I hope we can work on some common approach we can both accept and still abide by the Charter of Rights and Freedoms and see if we can come to some sensible way of handling this thing.

**Mr. Crofton:** I appreciate the difficulty in prejudging what events might unfold over time. Obviously you would not want to waste an undue amount of manpower and energy and money investigating things that never come to pass.

**Mr. Sinclair:** Well, it is going to be a problem for a lot of people. It is going to be a problem for pilots as well as air traffic controllers. Any area where you have had a mandatory retirement on age provision, supposedly for good reason, is going to be up for some kind of challenge; it is a very difficult issue to come to grips with. I do not have any answers at the moment.

**Mr. Crofton:** To change tack to another area, the Auditor General has identified over time his concern or lack of satisfaction with the whole process of tendering, bidding on contracts, the whole range of supply and service. I recognize that Supply and Services handle the large volume of these sorts of things. Do you feel economies can be made anywhere along the way in broadening the process?

Certainly those of us in the political arena continue to get correspondence from individuals and firms, some of them small. There are a lot of hungry people out there who are anxious to acquire work who would like to have the opportunity but who have difficulty doing so. Perhaps the fault is in part their own because they do not know the mechanism by which they can tender for a various range of things. Clearly in some areas expertise is needed and there might be a very short list of those who are deemed to have the competence to provide that particular service.

The Auditor General has identified a surprising number of contracts that are let, at least on the face of it, without going through the full tendering process. Have you any particular concerns in this area? Is there some mechanism by which opportunities can be broadened or the rules, such as they are, be applied more strictly?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, in the Department of Transport I think we apply the rules fairly strictly.

Speaking from an air administration standpoint, I believe we apply them fairly strictly for the simple reason that to do anything else gets you into a whole lot of unnecessary trouble. I would much rather use the public tendering process than use any sort of discretion in awarding contracts. If I had that power, it would only be a short period of time before there would be all sorts of complaints from people who are dissatis-

## [Translation]

**M. Sinclair:** Monsieur le président, monsieur Crofton, il s'agit là d'une question au sujet de laquelle nous aurons des consultations poussées avec l'Association canadienne du contrôle de la circulation aérienne. Nous voudrions pouvoir en arriver à une entente avec cette association au sujet de cette question qui, comme vous le dites, pourrait être assez épineuse.

Je crois que cette association s'intéresse tout particulièrement à cette question et j'espère que nous pourrions trouver un terrain d'entente qui respectera les dispositions de la Charte des droits et libertés et permettra de résoudre cette question de façon raisonnable.

**M. Crofton:** Il est difficile de prédire l'avenir et par conséquent je suppose que vous ne voulez pas dépenser beaucoup d'énergie ni de ressources à étudier des situations qui pourraient peut-être ne jamais se produire.

**M. Sinclair:** Je crois que cela sera un problème pour bon nombre de gens, pour les pilotes, comme pour les contrôleurs de la circulation aérienne. Tous les secteurs où il existe à l'heure actuel un âge obligatoire de retraite feront l'objet de contestations. Il s'agit là d'une question très difficile à résoudre et je n'ai pas de solution pour le moment.

**M. Crofton:** Pour changer de sujet, le Vérificateur général a exprimé son mécontentement envers tout ce processus d'appel d'offres, de soumission. Je reconnais que c'est le ministère des Approvisionnements et des Services qui a le plus souvent recours à ce processus. Estimez-vous que des économies pourraient être réalisées si on élargissait ce système?

Il est certain que les politiciens reçoivent de la correspondance de particuliers et de sociétés—dont certaines sont peu importantes—qui voudraient obtenir du travail, qui voudraient avoir la possibilité de soumissionner, mais qui ont de la difficulté à décrocher un contrat. Peut-être est-ce leur faute parce que ces personnes ou sociétés ne savent pas comment procéder pour soumissionner. Il est évident que dans certains domaines, il faut être vraiment très compétent et que la liste des personnes entrant dans cette catégorie n'est peut-être pas très longue.

Le Vérificateur général a déterminé un nombre important de contrats qui sont accordés, semble-t-il, sans passer par le processus complet d'appel d'offres. Qu'en pensez-vous? Existerait-il un moyen d'élargir les possibilités ou d'appliquer les règles de façon plus stricte?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je crois que le ministère des Transports applique les règles de façon assez stricte.

Pour ce qui est de l'administration du transport aérien, nous appliquons ces règles assez strictement tout simplement parce que procéder différemment impliquerait pas mal de problèmes. Je préfère quant à moi appliquer à la lettre le processus d'appel d'offres plutôt que de décider à qui donner tel ou tel contrat. Si je disposais d'ailleurs d'un tel pouvoir, il ne faudrait pas attendre longtemps avant de recevoir des plaintes de toutes

## [Texte]

fied because they did not get the opportunity to participate in the bid. From my standpoint, as protection for ourselves, I would much rather use the tendering process—and we do. To some extent, in some areas, we have been accused of using it a little too much.

It has some deficiencies. The question that Mr. Angus raised earlier is one of the great problems with the tendering process. When the tender comes back up for bid, people and employees who have been providing the service may no longer be providing the service because it may go to a new contractor; that is one of the downsides of it.

From where we sit, we would much rather stay with the public tendering process. It provides an evident audit trail of where you have been on a particular contract.

**Mr. Crofton:** Yes, indeed. I do not presume to be an expert in this field. Obviously there is a great range of services, and perhaps different criteria have to be applied, given the particular service that is being sought.

• 1205

Perhaps I might have phrased my question in a different way. Maybe in the application of the criteria, such as they are, in some instances they are applied too strictly. I am not wishing to put the wrong complexion on it, but sometimes you can get sort of a bureaucratic process; it is very easy to hide behind the rules and say this is the way it is, because it is in the book, and therefore certain individuals do not get the opportunity to tender because they are small firms. The decision is taken—we are not going to take a chance on their ability to deliver over time, because they do not have the track record. You get that old chicken-and-egg situation until somebody can get some contracts and produce a track record. It is like asking an applicant for a job what work experience they have; if they do not have any they are not hired and they are never able to get the work experience.

I am just asking if you are reasonably satisfied with the process that applies to your ministry, or should there be some amendments or changes to the rules that would be helpful to us as politicians so that when we go and speak to our colleagues in the other departments we could have some beneficial effect?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, to the best of my experience, we have had very few complaints in the contracts we let—which are primarily in the service area for airports and construction in airports and that kind of thing—with regard to people who have not had an opportunity to bid. If anybody raises that, we make sure they are added to the list and are available the next time around.

Where we do have some problems, it is small folks who want to bid on big contracts. Then you do get the kind of decision that says this firm really does not have the substance behind it to stand behind a contract of this size. In that case, my advice to them is to start in the process a little smaller: bid on smaller contracts, do not go for the big ones.

## [Traduction]

sortes de personnes qui n'auraient pas pu soumissionner. Par conséquent, je considère que ce processus d'appel d'offres protège le ministère. Dans certains domaines, on nous a même accusés de l'utiliser avec un peu trop de sévérité.

Ce processus n'est pas parfait. La question soulevée précédemment par M. Angus montre bien quelles sont les failles du système. Lors du renouvellement d'un contrat, les personnes qui détenaient celui-ci auparavant peuvent très bien le perdre. C'est un des inconvénients du système.

Quant à nous, nous préférons nous en tenir au système d'appel d'offres. Cela permet une vérification beaucoup plus stricte des différents contrats.

**M. Crofton:** Certainement. Je ne voudrais pas prétendre être un expert en la matière. Il y a beaucoup de services, et il faut sans doute leur appliquer différents critères.

J'aurais dû formuler ma question d'une façon différente. C'est peut-être dans l'application des critères existants qu'il faudrait être moins sévères. Parfois, on agit de façon trop bureaucratique. Il est parfois facile de se cacher derrière les règles, de dire que les choses sont ainsi et pas autrement, mais il arrive que certaines sociétés ne puissent soumissionner à cause de leur petite taille. Les bureaucrates qui prennent la décision n'osent pas se fier à telle ou telle société qui n'aurait pas l'expérience voulue. C'est un cercle vicieux qui dure jusqu'à ce que la société obtienne un contrat et montre son savoir-faire.

J'aimerais savoir si vous êtes raisonnablement satisfait de la façon dont les choses se passent dans votre ministère ou si l'on devrait prévoir certaines modifications aux règles.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, pour autant que je sache, nous avons eu très peu de plaintes concernant les contrats que nous accordons; il s'agit surtout de contrats de services pour les aéroports, les travaux de construction qui s'y font, etc. Il y a eu très peu de personnes qui se sont plaintes du fait qu'ils n'avaient pas eu la possibilité de soumissionner. Lorsque cela se produit, nous nous assurons que le nom de ces personnes est mis sur la liste pour le prochain appel d'offres.

Là où nous rencontrons des problèmes, cependant, c'est quand des sociétés peu importantes veulent soumissionner dans le cadre de contrats importants. Dans ce cas, nous devons décider si une société est suffisamment solide pour pouvoir s'acquitter d'un contrat important. Généralement, je leur conseille de commencer doucement, de ne pas voir trop grand au départ.

[Text]

**Mr. Crofton:** Work up to it.

**Mr. Sinclair:** If you are a \$100,000 company, do not bid on a \$100-million-a-year contract; you just do not have the wherewithal to handle that kind of thing. I think there have been examples in the past where large contracts have been given to small companies, and they have drowned them. Then the government gets blamed for in fact putting the company under—which may in fact have been true.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. Mr. Taylor, followed by Mr. Benjamin. And I would assume that Mr. Benjamin will be wrapping up, since I have no other questioners on the list. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you, Mr. Chairman. I just have one question. I believe the Department of Transport is or has been investigating the accident in Alberta that occurred south of High Prairie in which Grant Notley and others were killed. Have there been any recommendations coming forth from that investigation yet?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, that accident is being investigated by the Canadian Aviation Safety Board, which is an organization that is independent of the Department of Transport but does report to the Minister of Transport. The Canadian Aviation Safety Board has been investigating the accident, but they have not issued a report yet. I have no indication as to when the report will be released.

**Mr. Taylor:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I raise the worst thing last—the Western Grain Transportation Act. I presume Mr. Mulder is the head Pooh-Bah on the administering of that legislation and overseeing the CTC or the Western Grain Transportation Administrator. I take it that as a result of the recession and what not, the predictions of traffic volumes that would be in place by now—predictions made in 1979 and 1980 and 1981—have fallen way short. So obviously the upgrading of rail lines and the building of tunnels, etc., except double-tracking and so forth, is being stretched out, taking longer, because it will be a longer period of time before that kind of capacity is needed. In light of that, the demands on the \$650-some million a year put up by the federal government are lessened. I take it that will be spread out maybe in smaller amounts over two or three years longer. If that is the case, and I suspect it is, what about a freeze on freight-rate increases for the grain producers? Or at worst, what about smaller and lower increases year by year? Is that being considered, Mr. Mulder?

• 1210

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, yes. That is the simple answer. By the way, I have been called many things, but not “the chief Pooh-Bah”. That is probably better than some of the other things I have been called, so I will take it as a compliment.

[Translation]

**M. Crofton:** De soumissionner pour des contrats de plus en plus importants au fur et à mesure.

**M. Sinclair:** Une société qui a un capital de 100,000\$ ne devrait pas présenter de soumission dans le cas d'un contrat de 100 millions de dollars par année. De telles sociétés n'ont pas ce qu'il faut pour faire face à la situation. Dans le passé, certains contrats importants ont été accordés à des petites sociétés, ce qui a amené leur perte. Le gouvernement a ensuite été accusé d'avoir fait faire faillite à la société en question, ce qui est sans doute vrai.

**Le vice-président:** Merci. Monsieur Taylor, suivi de M. Benjamin. Après nous en aurons terminé avec les questions car je n'ai plus d'autres noms sur ma liste. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Merci monsieur le président. J'aimerais poser une seule question. Je crois que le ministère du Transport a fait ou est en train de faire une enquête sur l'accident qui s'est produit en Alberta au sud de High Prairie, où Grant Notley et d'autres ont été tués. Des recommandations ont-elles été faites à la suite de cette enquête?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, cet accident a fait l'objet d'une enquête de la part du Bureau canadien de la sécurité aérienne, organisme indépendant du ministère des Transports, mais qui relève néanmoins du ministre. Ce bureau a fait une enquête sur cet accident, mais n'a pas encore remis de rapport. Je ne pourrais vous dire quand il sera publié.

**M. Taylor:** Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Taylor. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai gardé la question la plus difficile pour la bonne bouche. Je veux parler de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Je suppose que M. Mulder est le grand manitou en ce qui concerne l'application de cette loi et la supervision de la CTC ou de l'administrateur du transport des grains de l'Ouest. Je présume qu'à la suite de la récession, les prédictions en matière de volume de transport faites en 1979, 1980, 1981, se sont révélées exagérées. Par conséquent, l'amélioration de la voie, la construction de tunnels etc., à l'exception du doublement de la voie, se font attendre puisque le genre de capacités prévues n'existent pas à l'heure actuelle. Compte tenu de cela, il y a une réduction des demandes concernant les quelque 650 millions de dollars alloués par le gouvernement fédéral. Je suppose qu'il y aura un échelonnement de montants moins importants pour une période qui sera prolongée de deux ou trois ans. Si c'est le cas, comme je le soupçonne, pourquoi ne pas bloquer les hausses des taux de transport prévues pour les producteurs de grain? Ou à la rigueur, pourquoi ne pas diminuer ces hausses annuelles? Envisagez-vous cela, monsieur Mulder?

**M. Mulder:** Oui, monsieur le président. Je vous réponds de la façon la plus simple. Soit dit en passant, on m'a traité de bien de choses, mais jamais de grand manitou. C'est probable-

[Texte]

If I may elaborate on a simple yes answer, first of all let me say that the amount of money—the \$658 million—was contributed toward grain transportation but has to be earned by the railways on two scores. One is that they would have to move their traffic, and this year they are not moving nearly as much traffic, unfortunately, as we had hoped. Therefore, also, their revenue is going down. The amount of traffic the railways are handling is down by about 25%, or will be by the end of this crop year, so the earnings the railways make hauling grain are also down by the same proportion.

Second, they are also supposed to make investments. And despite the slowdown in traffic, the railways' investments for 1985 are up over what they were in 1984; they are up by about \$100 million over what they spent in total last year.

About the rating, the rates that producers pay are . . . well, I think the law provides that prior to May 1, indeed April 30, the CTC has to come out with the new rate for the next crop year. And all indications are that there will be a significant drop in the rate that farmers will be paying in the next crop year. They are currently paying in the range of about \$7.70 a tonne. They will probably be—I am just guessing in this instance, as I do not know exactly what the figures would be—somewhere in the range of \$6 a tonne. So there will be a drop in what farmers will pay.

Finally, also as the Minister indicated last Thursday when he appeared before this committee, Mr. Chairman, he is hopeful that during the course of this week or next week Cabinet will approve some new legislation that will deal with amendments to the Western Grain Transportation Act and also deal with the limits farmers will pay on the freight rates for 1985-1986 and the 1986-1987 crop year.

**Mr. Benjamin:** I take it that is to see you through to the end of the review period?

**Mr. Mulder:** Yes, sir.

**Mr. Benjamin:** One small correction, Mr. Mulder. That \$658 million was not to upgrade tracks to move grain; it was upgrading railways to move a whole bunch of other commodities. Quit blaming it all on the farmer. It is to move potash and coal. In fact, it is of greater assistance to them than it is to the grain farmers.

Can you give me any idea as to about when the Minister will be bringing these amendments to the House?

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, he is hopeful that, subject to the approval of Cabinet, it will be a matter of one or two weeks.

**Mr. Benjamin:** Unless we get a bumper crop this year, and even if we do get a bumper crop, in light of the shape the export markets are in and what our competitors are doing to us

[Traduction]

ment moins insultant que les autres noms, je vais donc le prendre comme un compliment.

Je vous donne maintenant quelques explications. Tout d'abord, le crédit de 658 millions de dollars a été affecté au transport des céréales, mais pour recevoir cet argent les chemins de fer doivent remplir deux conditions. D'abord, ils doivent transporter le volume prévu, et cette année ils sont malheureusement encore loin d'avoir atteint le volume que nous avions espéré. Par conséquent, leur revenu baisse. Le volume transporté par les chemins de fer cette année a diminué d'environ 25 p. 100, ou ce sera le cas à la fin de cette campagne agricole, ce qui veut dire une baisse correspondante de leur revenu provenant du transport des céréales.

Deuxièmement, ils sont censés faire aussi des investissements. Malgré la baisse du volume, les investissements des chemins de fer pour 1985 dépassent le niveau de 1984; il s'agit d'une augmentation d'environ 100 millions de dollars par rapport à l'ensemble des investissements de l'année dernière.

Quant aux taux fixés pour les producteurs . . . Je crois que la loi oblige la CTC à publier dès le 30 avril le nouveau tarif pour la campagne agricole suivante. Tout semble indiquer qu'il y aura une baisse importante du taux payé par les cultivateurs pendant la prochaine campagne. Actuellement, ils paient environ 7.70\$ la tonne. Pour vous donner une idée approximative, je ne connais pas le chiffre exact, je dirais que le prochain taux pourrait se situer à 6\$ la tonne. Il y aura donc réduction du taux payé par les producteurs.

Finalement, comme l'a indiqué le ministre lors de sa comparution devant le comité jeudi, le Cabinet devrait, au cours de cette semaine ou de la semaine prochaine, approuver de nouveaux projets de loi portant sur des amendements à la Loi sur le transport des céréales de l'Ouest et fixant aussi des limites aux taux de transport payés par les cultivateurs pendant la campagne agricole de 1985-1986 et 1986-1987.

**M. Benjamin:** Je suppose que cela va vous amener jusqu'à la fin de la période d'examen?

**M. Mulder:** Oui, monsieur.

**M. Benjamin:** Une petite correction, monsieur Mulder. Le crédit de 658 millions de dollars ne devait pas servir à l'amélioration des voies utilisées pour le transport de céréales mais plutôt pour l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire générale afin de transporter toutes sortes de produits. Cessez de tout mettre sur le compte des cultivateurs. Cela va servir pour le transport de la potasse et du charbon et, en fait, c'est beaucoup plus avantageux pour ces producteurs-là que pour les cultivateurs de céréales.

Pouvez-vous me dire quand le ministre va déposer ces amendements à la Chambre?

**M. Mulder:** Monsieur le président, il espère, sous réserve de l'approbation du Cabinet, que ce sera dans une ou deux semaines.

**M. Benjamin:** À moins d'avoir une récolte exceptionnelle cette année, et même dans ce cas, compte tenu de l'état actuel des marchés d'exportation et de l'effet de la concurrence sur

[Text]

and to our western grain producers, does that not cause you to think that the urgency of the upgrading is a hell of a lot less now than what it seemed to be four or five years ago? Maybe the funding and the railway investing and the funding from the federal government could be phased over a longer period of time in smaller amounts.

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, Mr. Benjamin is right. As we discussed earlier about an hour or so ago with the other member, to some extent it is happening that the pace of investment is not quite as high as seemed to have been required a few years ago. Nevertheless, we feel the railway capacity should be increased, because we are hopeful that any day farmers will not only seed more but will be able to produce more, ship more, and the coal and potash and forestry traffic will improve, and so on. So for that day, we do not want to go back to our position in the late 1970s or early 1980s, when we actually had to curtail the amount of export traffic. So the basic arrangements with the railways are that their investment program, while somewhat lower, will still keep going up, and that they will deal with treble-tracking capacity. Hopefully in a few years the traffic will materialize as well.

• 1215

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, if we get anything less than an average crop this year, we will be running out of grain anyway, so then you can make the forest industry, the potash industry, the sulphur industry and the coal industry pay the shot, instead of the grain producers.

Those are all the questions I have, sir.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. I believe that terminates the questioning for today. I would like to thank you, gentlemen, for being here this morning and for your answers. I must say, on behalf of the committee, we look forward to working with you and to improved services that concern transport, and we look forward to your expertise in administration. Once again, gentlemen, I thank you very much.

This meeting is now adjourned until Thursday, April 25, at 9.30 a.m., at which time we will hear witnesses from the CTC.

[Translation]

nous et sur nos cultivateurs de céréales dans l'Ouest, ne pensez-vous pas que l'amélioration des voies est beaucoup moins urgente maintenant que ce qui semblait être le cas il y a quatre ou cinq ans? Peut-être y aurait-il lieu d'échelonner les crédits du gouvernement fédéral et les investissements de chemins de fer sur une plus longue période, en petits montants.

**M. Mulder:** Monsieur le président, M. Benjamin a raison. Comme nous l'avons dit il y a environ une heure à un autre député, le rythme d'investissement n'est effectivement pas aussi rapide que ce qui me semblait nécessaire il y a quelques années. Néanmoins, nous sommes d'avis qu'il faudrait accroître la capacité des chemins de fer, car nous espérons que la production des cultivateurs va augmenter un jour et que nous pourrions assurer le transport d'un volume accru de marchandises, tout comme ce sera le cas pour le charbon, la potasse, le bois, etc. Quand arrivera ce jour, nous ne voulons pas nous retrouver dans la situation de la fin des années 70 ou le début des années 80, où nous avons été obligés de limiter le volume de marchandises destinées à l'exportation. Il est donc convenu avec les sociétés de chemins de fer que leur programme d'investissement va se poursuivre, quoique à un rythme un peu plus lent, et qu'il portera sur le triplement de la voie. Nous espérons que dans quelques années il y aura aussi un accroissement du volume.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, si la récolte de cette année se trouve au-dessous de la moyenne, nous allons manquer de céréales de toute façon et dans ce cas vous pourrez faire payer ces travaux par le secteur forestier, l'industrie de la potasse, du soufre et du charbon, plutôt que par les producteurs de grain.

J'ai posé toutes mes questions, monsieur.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Benjamin. Je crois que cela met fin à nos questions pour aujourd'hui. Je vous remercie messieurs d'être venus ce matin et d'avoir répondu à nos questions. Nous envisageons avec plaisir de continuer à travailler avec vous et d'améliorer les services de transport en profitant de vos connaissances dans ce domaine. Encore une fois, messieurs, je vous remercie.

La séance est levée jusqu'au jeudi 25 avril à 9h30 où nous entendrons des témoins de la CTC.

## APPENDIX ' 'TRPT-2' '

Ottawa  
January, 1985

Mr. Frank Renzo  
President  
Brotherhood of Harbour Police  
5502 Notre-Dame East  
Montreal, Quebec  
H1N 2C4

Dear Mr. Renzo:

Thank you for your letter expressing your group's interest in the request I made to the authorities concerning the Champlain Bridge; I am particularly grateful to you for drawing my attention to the issue of safety for people using the bridge.

I entirely agree with your views on this matter, and I will keep your arguments in mind when I approach the Department of Transport to obtain satisfactory action.

Yours sincerely,  
(sgd)  
Fernand Jourdenais, MP  
La Prairie

THE BROTHERHOOD OF HARBOUR POLICE  
CANADA PORTS CORPORATION

Montreal  
January 22, 1985

Mr. Fernand Jourdenais, MP  
La Prairie  
2201 Lapinière  
Brossard, Quebec  
J4W 1M2

Dear Mr. Jourdenais:

Your parliamentary report discusses at some length your intention of abolishing toll booths on the Champlain Bridge, and your concern over traffic and the safety of the many people who cross the bridge. The report also contains your questions on the financial statement and expenditures of the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. (the bridge authority).

I am writing to draw to your attention the current situation of the Champlain Bridge with respect to the safety of the thousands of people who use it. Until June 2, 1984, three police cars, each containing two officers, patrolled the two bridges: one for the Jacques-Cartier and two for the Champlain, including the entrances and exists at Wellington, Atwater and Lavérendrye. But as of June 2, 1984, an administrative decision by the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. eliminated one of the cars patrolling the Champlain Bridge. Because of this decisions, the thousands of people who use the Jacques-Cartier and Champlain bridges and the Bonaventure autoroute, and who used to have police protection 24 hours a day, now have it only the equivalent of 12 hours of day. For example, if the patrol car assigned to the Champlain Bridge is at the station so the officers can get something to eat, or because they have arrested someone (failure to remain, impaired driving, attempted suicide, etc.), accident and break-down calls are handled by the Jacques-Cartier patrol car. It very often happens that both cars are busy at the scene of an accident or an attempted suicide on the Jacques-Cartier, leaving the Champlain bridge and the Bonaventure autoroute without any police surveillance at all.

The victims of an accident, or the occupants of a stalled vehicle, are then forced to wait until a patrol car can leave the other incident, or be dispatched from the station, which is located at the corner of Notre-Dame and Dickson.

It is also very common for the Champlain patrol car to be pulled entirely for the morning, due to the officers' having to testify in court; and there is then just one patrol car for both bridges and the autoroute.

On a number of occasions accident victims or the occupants of a stalled car have had to wait up to 40 minutes in temperatures as low as -20°. Picture

yourself with your wife and two children, sitting in a stalled car on the Champlain Bridge at 2 or 3 in the morning, without any protection, in the middle of traffic moving at over 100 km/hr.

We have clearly marked police cars, with flashing emergency lights and a lighted arrow on the roof, and we put flares out on the road, and still other cars ram into us. Since (June 2, 1984) we have suffered six accidents that caused substantial damage and injured seven police officers, three quite seriously. There are thousands of vehicles on the Champlain Bridge every day, plus the Montreal Transit buses, packed with passengers, going against the traffic. If the toll booths are eliminated, traffic is expected to increase by 30 per cent.

It is easy to understand that because police cars are less of a visible presence, speeds are increasing steadily, impaired drivers are circulating freely and accidents are more and more numerous. The accident rate has increased this year by almost 20 per cent, and 1985 started with a tragedy.

When police surveillance on the Champlain Bridge was cut, the authorities at the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. justified this as cost-cutting. How can anyone talk about cost-cutting when what is at stake is the safety of thousands of people who use the bridge? On the one hand they slice in half the protection extended to taxpayers and workers, and lay off staff, and on the other they set up administrative offices in a huge and lavish building at 1000 De Serigny in Longueuil when they already have one of the installations at the Champlain toll booth, the former toll booth building on the Jacques-Cartier and the Seaway Authority, in the Port of Montreal Building. Does logic not demand that the real fat be trimmed, instead of skimping on safety for users of the bridge?

As a worker who uses the Champlain Bridge and as president of the Brotherhood of Harbour Police of the Canada Ports Corporation, and on behalf of the thousands of drivers and passengers whose safety hangs in the balance, I urge you to look into the possibilities of restoring police protection to its pre-June 2, 1984, level, that is, two patrol cars on the Champlain Bridge and one on the Jacques-Cartier, with two officers per car.

If you need statistical data or any further information at all, both I and the Executive Committee are at your service.

Yours sincerely,  
(sgd)

Frank Renzo

President

Brotherhood of Harbour Police  
Canada Ports Corporation

## APPENDICE "TRPT-2"



HOUSE OF COMMONS  
CHAMBRE DES COMMUNES  
OTTAWA, CANADA  
K1A 0A6

Ottawa, Ontario  
Le 28 janvier 1985

Monsieur Frank Renzo  
Président  
Fraternité des Policiers  
de la Société Canadienne des Ports  
5502, Notre-Dame est  
Montréal (Québec)  
H1N 2C4

Monsieur,

En réponse à la vôtre, je vous remercie de l'intérêt que votre organisme a manifesté à ma requête auprès des autorités concernant le Pont Champlain et surtout d'avoir porté à mon attention le problème de la sécurité des usagers.

Soyez assuré que je partage entièrement votre point de vue à ce sujet et que j'en tiendrai compte dans mes revendications auprès du Ministère des Transports afin d'obtenir satisfaction.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mon entier dévouement.

Le député de La Prairie,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Fernand M.P." with a stylized flourish.

Fernand Jourdenais, M.P.

/jl



## LA FRATERNITÉ DES POLICIERS DE LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS

5502 NOTRE-DAME EST, MONTRÉAL, P.Q. H1N 2C4

Montréal, le 22 janvier, 1985

M. Fernand Jourdenais  
Député de Laprairie  
2201, rue Lapinière  
Brossard (Québec)  
J4W 1M2.

Monsieur le Député,

Votre rapport parlementaire parle beaucoup de votre intention de faire abolir le péage sur le pont Champlain et de l'intérêt que vous portez à la circulation et à la sécurité des nombreux usagers de ce pont. Vous faites mention également dans ce rapport des questions que vous posez sur l'état financier et les dépenses des ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Cette lettre monsieur Jourdenais, a pour but d'attirer votre attention sur la situation actuelle du pont Champlain, côté sécurité pour les milliers d'usagers. Je suis certain que si ces usagers étaient au courant de la sécurité qui existe présentement sur le pont, ils frémiraient chaque fois qu'ils le traversent.

Comme vous le savez, le pont Champlain est la responsabilité de la Voie Maritime, qui utilise les policiers de Ports Canada pour en assurer la sécurité. Jusqu'au 2 juin 1984, trois voitures de police avec deux policiers par auto couvraient les deux ponts; une pour le pont Jacques-Cartier et deux pour le pont Champlain, y compris les entrées et sorties Wellington, Atwater et Lavenderie ainsi que l'autoroute Bonaventure. Cependant à partir du 2 juin 1984, suite à une décision administrative des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., une auto-patrouille du pont Champlain fut éliminée. Suite à cette décision, les milliers d'usagers des ponts Jacques-Cartier, Champlain et de l'autoroute Bonaventure, qui jouissaient d'une protection policière 24 heures par jour, ont maintenant l'équivalent de 12 heures de surveillance par jour. En effet, si pour exemple la voiture du pont Champlain est au poste pour le repas ou à la suite d'une arrestation (délit de fuite, facultés affaiblies, tentative de suicide, etc.) les appels d'accident ou de véhicule en panne sont couverts par l'auto du pont Jacques-Cartier. Il arrive même très souvent que les deux voitures soient occupées sur une scène d'accident ou de tentative de suicide sur le pont Jacques-Cartier, laissant le pont Champlain et l'autoroute Bonaventure sans surveillance policière.

Les victimes d'un accident ou d'une voiture en panne doivent alors attendre qu'une auto soit libérée, ou alors qu'elle parte du poste de police, situé au coin des rues Notre-Dame et Dickson.

Il arrive aussi très souvent que l'auto du pont Champlain soit retirée complètement pour l'avant-midi, car les deux policiers doivent témoigner à la Cour, laissant une auto-patrouille couvrir les deux ponts et l'autoroute.

Il est arrivé en plusieurs occasions que les victimes d'accident ou de voiture en panne aient eu à attendre jusqu'à 40 minutes par un froid de moins 20 degrés. Imaginez-vous, monsieur Jourdenais, avec votre épouse et vos enfants en panne sur le pont Champlain à 2 ou 3 heures du matin, sans aucune protection, et une circulation qui roule à plus de 100 km/h.

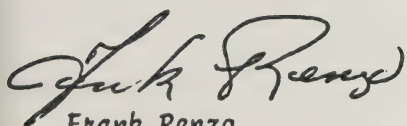
Nous avons des voitures de police très bien identifiées, avec des clignotants d'urgence, une flèche lumineuse sur le toit, et nous plaçons des fusées routières, et nous nous faisons quand même frapper. Depuis cette période, nous avons été victimes de six accidents causant des dommages très lourds aux autos et causant des blessures à 7 policiers dont 3 assez sérieusement. Des milliers de voitures circulent sur le pont Champlain tous les jours, en plus des autobus de la C.T.R.S.M. bondés de passagers circulant en sens inverse. Avec l'abolition éventuelle du péage, on prévoit une augmentation de la circulation de 30%.

Il est facile de comprendre que la présence de voitures de police étant devenue moins fréquente, la vitesse augmente de plus en plus, les conducteurs avec les facultés affaiblies circulent librement et les accidents sont de plus en plus nombreux. Le taux d'accidents a augmenté cette année de près de 20% et l'année 1985 est commencée sur une note tragique.

Lors de la coupure de la couverture policière sur le pont Champlain, les autorités des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. ont invoqué une coupure de dépenses. Comment peut-on M. Jourdenais, parler de coupure de dépenses quand on parle de la sécurité de milliers d'usagers de ce pont. D'un côté on coupe de moitié la sécurité des gens payeurs de taxes et travailleurs, en causant des mises-à-pied, et de l'autre on établit les bureaux d'administration des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. dans un vaste et luxueux building au 1000 De Serigny à Longueuil, pendant qu'on possède une des installations au péage du pont Champlain à l'ancien poste de péage au pont Jacques-Cartier, à la Voie Maritime, l'édifice du Port de Montréal. La logique de tout cela ne serait-elle pas de couper dans le vrai gaspillage plutôt que de négliger la sécurité des usagers ?

Monsieur le Député, en tant que travailleur usager du pont Champlain et président de la Fraternité des Policiers de la Société Canadienne des Ports, et au nom de la sécurité des milliers d'usagers du pont Champlain, je vous demande d'examiner les possibilités de rétablir la protection policière à ce qu'elle était au 2 juin 1984, c'est-à-dire deux autos sur le pont Champlain et une sur le pont Jacques-Cartier avec deux hommes par auto.

Si vous aviez besoin d'autres informations, statistiques ou quoi que ce soit, moi et le Comité Exécutif sommes à votre disposition.



Frank Renzo

Président de la Fraternité des Policiers  
Société Canadienne des Ports.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation, Administration;  
Mr. John Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation, Administration;  
Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation, Administration;  
Mr. Randall Quail, Commissioner, Canadian Coast Guard.

### *Du ministère des Transports:*

M. Gordon Sinclair, Administrateur, Administration canadienne du transport aérien;  
M. John Allan, Administrateur, Administration canadienne du transport maritime;  
M. Nick Mulder, Administrateur, Administration canadienne du transport de surface;  
M. Randall Quail, Commissaire, Garde-côte canadienne.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Thursday, April 25, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le jeudi 25 avril 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

# Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1985-86: Votes 100 and 105—  
Canadian Transport Commission

CONCERNANT:

Budget principal 1985-1986: Crédits 100 et 105—  
Commission canadienne des transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Moe Mantha  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Jean Charest  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 25, 1985

(9)

[Text]

The Stading Committee on Transport met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Bill Gottselig, Darryl Gray, Fernand Jourdenais, André Plourde, Gordon Taylor.

*Alternates present:* George Baker, Mike Forrestall.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Canadian Transport Commission:* Hon. Jean Marchand, President; J.D. Thompson, Q.C., Vice-President; J.F. Walter, Commissioner, Chairman, Railway Transport Committee; J.G. Drainville, Commissioner, Chairman, Motor Vehicle Transport Committee; J.M. McDonough, Senior Commissioner, Western Division; L.G. Potvin, Executive Director, Air Transport Committee; J. Heads, Executive Director, Railway Transport Committee; W.F. Fry, Director, Tariffs and Subsidies Control.

The Committee resumed consideration of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1986. (*See Minutes of Proceedings for Thursday, April 18, 1985*).

The Chairman called Votes 100 and 105 under the Canadian Transport Commission.

The witnesses answered questions.

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 a.m., Tuesday, April 30, 1985.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 25 AVRIL 1985

(9)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 45, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Bill Gottselig, Darryl Gray, Fernand Jourdenais, André Plourde, Gordon Taylor.

*Substituts présents:* George Baker, Mike Forrestall.

*Aussi présent:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: De la Commission canadienne des transports:* L'hon. Jean Marchand, président; J.D. Thompson, c.r., vice-président; J.F. Walter, commissaire, président, Comité des transports par chemin de fer; J.-G. Drainville, commissaire, président, Comité des transports par véhicule à moteur; J.M. McDonough, commissaire principal, division de l'Ouest; L.-G. Potvin, directeur exécutif, Comité des transports aériens; J. Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer; W.F. Fry, directeur, Contrôle des subventions et des tarifs.

Le Comité reprend l'étude du Budget des dépenses principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1986. (*Voir Procès-verbaux du jeudi 18 avril 1985*).

Le président met en délibération les crédits 100 et 105 inscrits sous la rubrique Commission canadienne des transports.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 30 avril 1985, à 9 h 30.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, April 25, 1985

• 0941

**The Vice-Chairman:** Ladies and gentlemen, I will call the meeting to order for the Transport committee.

Our chairman's flight has been delayed a few minutes so, rather than keep the witnesses waiting, I think we should commence. We look forward to the arrival of Mr. Nowlan later on.

This morning we are resuming consideration of the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1986, as concerns calling votes 100 and 105 of the Canadian Transport Commission.

## TRANSPORT

Canadian Transport Commission

Vote 100—Operating expenditures .....\$40,288,000

Vote 105—Grants and contributions.....\$24,431,000

**The Vice-Chairman:** We have with us this morning the Hon. Jean Marchand, President, Canadian Transport Commission. Sir, I would ask you to introduce the gentlemen here with you this morning, please.

**Senator Jean Marchand (President, Canadian Transport Commission):** Mr. Chairman, thank you for the invitation and the opportunity this morning to discuss with you common problems that we have.

Of course, this is the second time I have appeared before the standing committee of the House. I do not feel at ease, not because I am necessarily nervous, but sometimes I feel I should be sitting around the table, putting questions to the witnesses.

Last year I think I explained what the commission was and I felt it was useless to tell you again this year how the commission operates. This is why I circulated that statement before the meeting.

Now I would like to introduce to you those who are with me. Mr. Thompson is Vice-President of the Commission, Law. That means he is the vice-president who replaces the president when he is absent. Mr. Langlois is the Chairman of the Air Transport Committee. Mr. Walter is Chairman of the Railway Transport Committee. Mr. Drainville is Chairman of the Motor Vehicle Transport Committee. Mr. McDonough is Senior Commissioner for the Western Division. Mr. Foley is the Secretary of the commission. Mr. Smith is the Comptroller of the commission. Mr. Larry Potvin is the Executive Director of the Air Transport Committee. Mr. Heads is Director of the Railway Transport Committee. Mr. Culley is the Director of the Water Transport Committee. Mr. Martin, *qui est le directeur exécutif, Comité des transports par véhicule à moteur*. Mr. Lake, *directeur exécutif intérimaire, Division de la Recherche*. Mr. Fry, *directeur, Contrôle des subventions et des tarifs*. Mr. Scott, *avocat général adjoint, transport aérien*,

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 25 avril 1985

**Le vice-président:** Mesdames et messieurs, à l'ordre s'il vous plaît pour la réunion du Comité des transports.

Le vol que devait prendre le président du comité a été retardé de quelques minutes alors, au lieu de faire attendre les témoins, nous allons commencer maintenant. M. Nowlan arrivera un peu plus tard.

Ce matin, nous reprendrons l'étude du Budget principal pour l'année financière prenant fin le 31 mars 1986, concernant les crédits 100 et 105 de la Commission canadienne des transports.

## TRANSPORTS

Commission canadienne des transports

Crédit 100—Dépenses de fonctionnement .....\$40,288,000

Crédit 105—Subventions et contributions.....\$24,431,000

**Le vice-président:** Nous accueillons ce matin l'honorable Jean Marchand, président de la Commission canadienne des transports. Monsieur Marchand, je vous invite à nous présenter les personnes qui vous accompagnent ce matin.

**Le sénateur Jean Marchand (président, Commission canadienne des transports):** Monsieur le président, je vous remercie de votre invitation et de la possibilité de discuter avec vous ce matin de problèmes communs que nous avons.

Comme vous le savez, c'est la deuxième fois que je comparais devant le Comité permanent de la Chambre. Je ne me sens pas à l'aise, non pas parce que je suis nerveux, mais plutôt qu'il m'arrive parfois de penser que je devrais m'asseoir à la place des députés pour poser des questions aux témoins.

L'an dernier, je crois avoir expliqué ce qu'était la Commission et je pense qu'il serait utile de vous expliquer de nouveau cette année son fonctionnement. C'est pourquoi j'ai fait circuler cette déclaration avant la réunion.

Permettez-moi maintenant de vous présenter les personnes qui m'accompagnent. M. Thompson est le vice-président de la Commission, responsable des questions juridiques. C'est-à-dire que c'est lui qui remplace le président en son absence. Les autres sont M. Langlois, président du Comité des transports aériens; M. Walter, président du Comité des transports par chemin de fer; M. Drainville, président du Comité des transports par véhicule à moteur; M. McDonough, commissaire principal, Division de l'Ouest; M. Foley, secrétaire de la Commission; M. Smith contrôleur de la Commission; M. Larry Potvin, directeur exécutif, Comité des transports aériens; M. Heads, directeur du Comité des transports par chemin de fer; M. Martin, *Executive, Motor Vehicle Transport Committee*, M. Lake, *Acting Executive Director, Research or Branch*; M. Fry, *Director, Tariff and Subsidies Control*; M. Scott, *Assistant General Counsel, Air Motor Vehicle International High Transport Policy*; M<sup>me</sup> Blood-

## [Texte]

*transport routier, politique en matière de transport international.* Madam Bloodworth is Acting Assistant General Counsel, Railway, Water, Commodity Pipeline Transport. Mr. Nephin is Director of Planning and Evaluation Directorate. And Mr. La Fleur is my Executive Assistant and the actual president of the commission.

I prepared myself to say hon. ladies and gentlemen, but hon. gentlemen, I think in the field of transport we have many problems. You have problems, we have collectively problems. It might be a good opportunity to try to clear up the atmosphere a little bit. Then we know exactly where everyone stands and where the responsibilities are.

• 0945

The first point I would like to clarify before beginning the discussion is that the commission never considered itself a policy-making body. The policy is made by you gentlemen as Members of Parliament. When a policy is defined by the government, by Parliament, we have to accept it the way you define or outline it. I do not think that you expect the commission . . . Even if it was said that we were actually making the policy, this is not true. We do not make the policy; we make the decisions according to law and the regulations and according to the statements made by the government or the Minister of Transport's official statement.

When the Minister of Transport decided, for example, to change the philosophy of air transportation in Canada, mentioning partial deregulation, we immediately told the Minister that we were ready to co-operate and we were going to follow this policy. As will be mentioned during the discussion, we co-operated with the Minister and we changed many rulings. We changed many past methods so that applications were processed much more rapidly in order to increase competition, as was the purpose of the deregulation.

This has to be clear. Of course, if nobody asks the commission to outline any policy or for any advice, we do not give this kind of advice. We give it only when it is asked for. This is why, when people complain that the commission is not giving advice . . . I do not see the commission meeting and saying, why do we not advise the government to do this and that. It is not up to the commission to take this initiative.

I know that you had the benefit of having the Minister of Transport here. He told you what amendments he had in mind concerning the laws related to transportation. Well, it belongs to him to do that; it does not belong to me. When the amendments are passed and adopted by parliament, the only thing we will have to do is apply those amendments as they have been voted, without any discussion. If some people do not like them, they will have to do something else. This is the way we see it.

The commission is a quasi-judicial body, as you know. Of course, we have a certain degree of autonomy, but we do not have this autonomy when a policy is adopted by Parliament or

## [Traduction]

worth, avocat général adjointe intérimaire, Transport ferroviaire, Transport maritime, Transport par pipeline de denrées; M. Nephin, directeur, Direction de la planification et de l'évaluation; et M. La Fleur, qui est mon adjoint exécutif et le véritable président de la Commission.

J'allais dire, mesdames et messieurs, mais je me suis ressaisi à temps. Messieurs, donc, je pense que le domaine des transports éprouve bien des difficultés. Vous avez des problèmes, nous avons collectivement des problèmes. C'est peut-être l'occasion aujourd'hui d'essayer d'éclaircir la situation quelque peu. Nous saurons ainsi exactement où nous en sommes et à qui incombent les responsabilités.

Tout d'abord, je tiens à souligner, avant d'entreprendre la discussion, que la Commission n'a jamais perçu son rôle comme étant d'établir des politiques. C'est vous, messieurs les députés, qui établissez les politiques. Lorsque le gouvernement, ou le Parlement, établit une politique, nous devons l'accepter telle quelle. Je ne pense pas que l'on s'attende à ce que Commission . . . Même si certains prétendent que nous établissons nous-mêmes les politiques, ce n'est pas vrai. Nous ne le faisons pas; nous prenons les décisions conformément à la loi et aux règlements et conformément aux déclarations faites par le gouvernement ou par le ministre des Transports.

Par exemple, lorsque ce dernier avait décidé de modifier la philosophie du transport aérien au Canada, et qu'il a parlé de déréglementation partielle, nous lui avons immédiatement signifié notre intention de collaborer avec lui et de respecter cette politique. Comme il ressortira au cours de la discussion, nous avons donné notre entière coopération au ministre, et nous avons changé bon nombre de règles. Nous avons changé bon nombre de méthodes que nous employions par le passé afin d'accélérer le traitement des demandes et d'accroître la compétitivité, ce qui était le but de la déréglementation.

Il faut que cela soit bien compris. Il est évident que si personne ne demande à la Commission de formuler des politiques ou d'émettre des conseils, elle ne le fait pas. Nous ne le faisons que lorsqu'on nous invite à le faire. C'est pourquoi, lorsque certains se plaignent que la commission ne donne pas de conseils . . . Je vois difficilement la commission décider, au cours d'une réunion, de conseiller telle ou telle chose au gouvernement. Ce n'est pas à la Commission de prendre ce genre d'initiatives.

Je sais que vous avez reçu le ministre des Transports récemment. Il vous a parlé des modifications qu'il voulait apporter aux lois régissant les transports. C'est à lui qu'il incombe de faire ce genre de choses, pas à moi. Lorsque les modifications sont approuvées et adoptées par le Parlement, il ne nous reste plus qu'à les mettre en application telles qu'elles ont été adoptées, sans discussion. Si certains ne les aiment pas, ils n'ont qu'à se trouver autre chose à faire. C'est comme cela que je le perçois.

Comme vous le savez, la Commission est un organisme quasi-judiciaire. Bien entendu, nous jouissons d'une certaine mesure d'autonomie, mais pas lorsqu'une politique est adoptée

[Text]

by the government. We do not have any discretion. We have to apply the policy within the framework of the laws that we are called upon to apply.

Gentlemen, I will not go further at this stage. I assume that you have questions to put. I have many people with me for the simple reason that this commission has seven committees which specialize in different fields; it is impossible for one man to know all the details of each case. So I brought with me all the people who really can satisfy you in your questioning.

Medames et messieurs, je suis à votre disposition.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Marchand. Nous commencerons les questions avec M. Benjamin, pour le NDP; après cela, ce sera au tour des représentants gouvernementaux, MM. Gottselig et Taylor; puis, avec la permission du Comité, au premier tour de questions, on accordera 15 minutes à M. Angus, vu que l'Opposition officielle n'est pas représentée présentement.

Do you gentlemen agree with that? We will start with Mr. Benjamin. Fifteen minutes first round. Two from the government and return back to Mr. Angus for fifteen minutes to terminate the first round of questioning. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman, and welcome to Mr. Marchand and his colleagues. I have several questions. The first is a result of that recent Supreme Court of Canada decision on the Lord's Day Act. Will that have any effect on the commission or the trucking industry, for example, or on any other transport mode, as it pertains to the movement of goods on Sundays? I know there is a reference in the estimates somewhere about the Sunday transportation of goods. Is that now cleared up? What will be happening?

• 0950

**Senator Marchand:** Mr. Chairman, as you know, the decision was granted yesterday. We received it this morning. It is about a 50-page decision, I think, so we did not have time to go through it. But I understood that the whole law would be non-constitutional according to the Supreme Court of Canada. So as to whether it is going to have an impact, surely, it is going to have an impact—not only on the commission, which is supposed to see to it that the Lord's Day is respected in its field of jurisdiction, but it will have all kinds of impact on, say, labour agreements.

As to all the clauses pertaining to Sunday work, I do not know what is going to happen, and it would be difficult for me to give an opinion at this stage. But there will be an impact. Maybe Mr. Drainville would like to say something; I know he woke up early to study this problem this morning. Mr. Drainville.

**Mr. J.G. Drainville (Commissioner, Chairman, Motor Vehicle Transport Committee, Canadian Transport Commission):** Good morning, gentlemen. I cannot add very much to what Senator Marchand has already said, except to say that

[Translation]

par le Parlement ou par le gouvernement. Nous n'avons aucun pouvoir en la matière. Nous devons mettre cette politique en vigueur dans le cadre des lois que nous devons faire appliquer.

Messieurs, je n'irai pas plus loin pour l'instant. Je suppose que vous voulez nous poser des questions. Si je suis accompagné de tant de personnes, c'est tout simplement parce que la Commission compte sept comités qui se spécialisent dans des domaines différents et qu'il est impossible pour un seul homme de connaître tous les détails de chaque cas. Ces personnes sont donc ici pour mieux répondre à vos questions.

Ladies and gentlemen, I am at your disposal.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Marchand. We will begin questioning with Mr. Benjamin, for the NDP; he will be followed by the government representatives, Messrs Gottselig and Taylor; and then, with the committee's permission, we will allow Mr. Angus 15 minutes on the first round, because the official opposition is not fully represented yet.

Êtes-vous d'accord avec cela, messieurs? Nous commençons avec M. Benjamin qui aura 15 minutes pour le premier tour. Il sera suivi de deux représentants du gouvernement, puis de M. Angus qui aura 15 minutes pour terminer le premier tour de questions. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président et bienvenue à vous, monsieur Marchand, et à vos collègues. J'ai plusieurs questions à vous poser. La première a trait à la récente décision de la Cour suprême du Canada au sujet de la Loi sur le dimanche. Cela aura-t-il un effet quelconque sur la Commission ou sur l'industrie du camionnage, par exemple, ou encore sur tout autre moyen de transport, pour ce qui est du transport de marchandises le dimanche? Je sais qu'il est question, quelque part dans le budget, du transport de marchandises le dimanche. Cette question a-t-elle été réglée? Que va-t-il arriver?

**Le sénateur Marchand:** Monsieur le président, comme vous le savez, la décision a été rendue hier, et nous en avons reçu le texte ce matin. C'est une décision d'environ 50 pages, je crois, et nous n'avons pas eu le temps de la parcourir. Mais j'ai cru comprendre que toute la loi serait déclarée non constitutionnelle par la Cour suprême du Canada. Pour ce qui est des répercussions, il me semble qu'il y en aura sûrement—non seulement pour la Commission, qui doit veiller au respect du dimanche dans sa sphère de compétence, mais pour d'autres secteurs, par exemple les conventions collectives.

Quant aux dispositions relatives au travail le dimanche, je ne sais pas ce qui va se produire, et il me serait difficile de formuler une opinion à ce sujet maintenant. Mais il y aura des conséquences. Peut-être M. Drainville pourrait-il faire quelques commentaires; il s'est levé tôt ce matin pour étudier la question. Monsieur Drainville.

**M. J.G. Drainville (commissaire, président, Comité des transports par véhicule à moteur, Commission canadienne des transports):** Bonjour, messieurs. Je ne puis ajouter beaucoup à ce qu'a dit le sénateur Marchand, si ce n'est d'ajouter que très

## [Texte]

this morning early I had a quick conference with my Executive Director, Senator Marchand.

Strictly, Mr. Benjamin, if your question is voiced in terms of what effect it might have on the Motor Vehicle Transport Committee, in terms of manpower, in terms of productivity, let me say that we have tried to guesstimate that very roughly this morning. If the total work related to transportation on Sunday were to be abolished completely, roughly speaking it would have the effect of between 20% and 25% in terms of strict workload. But that is a very, very, very rough guess, and I would not want to be held to those actual figures. But to guess at the percentage of the work of the committee at the moment that deals strictly with the Lord's Day Act, it is roughly that—a guess. I do not know if that answers your question, sir.

**Mr. Benjamin:** Well, we will know better after a little time as to what effect it does have. I was just curious as to whether you had any preliminary studies about it.

The next one I want to ask you about is this. Since the CTC has the responsibility for administering the Transportation of Dangerous Goods Act, I can find only one brief reference to it in the estimates—one paragraph at page 30. And it refers mostly to railways. Of course, your responsibility will cover transportation of dangerous goods in all modes. Yes, 26 person-years are assigned. That 26 person-years, I presume, is 26 people. How much of it is out in the field? How many?

**Senator Marchand:** I will ask Mr. Walter, who is in charge of this section, to answer. Mr. Walter.

**Mr. J.F. Walter (Commissioner, Chairman, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission):** Good morning, Mr. Chairman and members. I understood you to say, Mr. Benjamin, that it was your understanding that the commission would administer the Transportation of Dangerous Goods Act. Did I hear that correctly?

**Mr. Benjamin:** I mean you are responsible for the . . . well, it says you will assume expanded responsibilities. I appreciate . . . some of the act to be administered by the Ministry of Transport, some of it by you people.

• 0955

**Mr. Walter:** Yes, that is correct. We will have certain responsibilities under the Transportation of Dangerous Goods Act. This has been set out between the Department of Transport and ourselves in a memorandum of understanding. As to the number of people who will be involved, or who are presently involved, in administering our duties under the Railway Act and the Transportation of Dangerous Goods Act in the field and those who are involved strictly in administrative matters, I would ask the Executive Director, Dr. Heads, if he would give you the figures on that. I think he may have an idea.

## [Traduction]

tôt ce matin j'ai eu un entretien rapide avec mon directeur exécutif, le sénateur Marchand.

Monsieur Benjamin, si votre question porte spécifiquement sur les conséquences qu'aura cette décision sur le Comité des transports par véhicule à moteur, je vous réponds que nous avons tenté ce matin de les évaluer de façon très générale au chapitre de la main-d'oeuvre et de la productivité. S'il fallait éliminer toute la charge de travail liée au transport le dimanche, cela affecterait de façon générale la simple charge de travail de 20 à 25 p. 100. Mais, c'est là une estimation extrêmement générale, et ces chiffres n'ont absolument rien de ferme. Mais, si l'on veut tenter de calculer le travail qu'effectue en ce moment le comité et qui ne touche que la Loi sur le dimanche, on ne pourrait faire que des à-peu-près. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

**M. Benjamin:** Eh bien, je pense que nous en saurons plus long sur les conséquences après un certain temps. Je demandais simplement si vous aviez effectué des études préliminaires à ce sujet.

Ma prochaine question est celle-ci. La CCT est chargée d'administrer la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, mais je ne peux trouver qu'une seule référence à ce sujet dans le budget. Il ne s'agit que d'un seul paragraphe, à la page 30, et on y parle presque exclusivement que de chemin de fer. Bien sûr, vous êtes responsable du transport de marchandises dangereuses par tous les moyens. Vingt-six années-personnes sont affectées à ce secteur. Ce chiffre, 26 années-personnes, veut dire, je suppose, 26 personnes. Combien de ces personnes travaillent sur place?

**Le sénateur Marchand:** Je vais demander à M. Walter, responsable de ce secteur, de répondre. Monsieur Walter.

**M. J.F. Walter (commissaire, président Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports):** Bonjour, monsieur le président et messieurs les membres du Comité. Si je vous ai bien compris, monsieur Benjamin, vous disiez comprendre que la commission était chargée d'administrer la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Vous ai-je bien compris?

**M. Benjamin:** Je voulais dire que vous êtes responsable pour . . . eh bien, on dit que vous avez des responsabilités accrues. Je comprends qu'une partie de la loi doit être administrée par le ministère des Transports, et une partie par vous.

**M. Walter:** Oui, c'est bien cela. Nous avons certaines responsabilités en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Elles ont été établies à la suite d'une entente conclue entre le ministère des Transports et nous-mêmes dans le cadre d'un protocole d'entente. En ce qui concerne le nombre de personnes qui participeront, ou qui participent actuellement à l'administration sur place de nos activités en vertu de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, et des personnes qui s'occupent uniquement de questions administratives, c'est le

[Text]

**Mr. J. Heads (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Committee):** Mr. Chairman, as the estimate states, we have 26 people working on the transport of dangerous goods by rail. Of these 26 people, 15 are located in our regional offices across the whole of Canada, the 6 regional offices in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary, and Vancouver. I would regard all of those as field officers. I would not regard all the 11 who are located in Hull as administrative officers, because quite a number of them go out and attend to duties in the field from time to time. I would say as a rough break-up you could regard about 18 of the people as active in the field and 8 as the administrative, including support. We have also got a Treasury Board submission in for further staff in this area, so that we can fully implement our duties under the new Transportation of Dangerous Goods Act.

**Mr. Benjamin:** I hope so; 26 people... In other words, the area in which you are responsible for administering the act is mainly rail, I take it; there is really little or nothing on road transportation.

**Mr. Heads:** It is exclusively rail, Mr. Benjamin. We have no responsibilities outside the rail mode in dangerous goods.

**Mr. Benjamin:** There will be regulations, will there not, regulating the transportation of dangerous goods by road and air and marine as well as rail?

**Mr. Heads:** That is correct, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Then it is being left entirely to the provinces to enforce regulations and inspection on transportation of dangerous goods by road?

**Mr. Heads:** The responsibility for this, Mr. Benjamin, rests with Transport Canada, in association with the provinces. It is not within our mandate or the area in which we can usefully give responses in modes other than rail.

**Mr. Benjamin:** So there will be no inspectors out of the CTC for road transport, or marine, or air, of dangerous goods; that is all in the hands of the Ministry of Transport?

**Mr. Heads:** That is correct, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** That is ridiculous. We are having trouble finding out who is in charge of what; whether it is a province, a municipality, the Department of Transport, the CTC. That cannot help but cause a weakening or lessening of enforcement and enlargement of response time, and so forth. I just find it appalling. I do not think 26 people are enough for your rail duties, let alone any other mode.

Are you going to be taking on extra people in the air and marine mode in the transportation of dangerous goods? How many people are you going to need for the rail? Are you are

[Translation]

Directeur exécutif, M. Heads, qui pourrait le mieux vous répondre.

**M. J. Heads (directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports):** Monsieur le président, comme il est indiqué dans le budget, 26 personnes s'occupent du transport par voie ferrée de marchandises dangereuses. De ces 26 personnes, 15 sont affectées à nos bureaux régionaux dans tout le Canada, c'est-à-dire à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. D'après moi, toutes ces personnes sont des agents régionaux. Les 11 autres qui travaillent à Hull ne sont pas, à mon avis, des agents administratifs, car un bon nombre d'entre eux exécutent, de temps en temps, des tâches sur place. Si l'on voulait faire une ventilation générale, on pourrait dire qu'environ 18 personnes travaillent sur place et 8 exécutent des fonctions administratives, notamment des fonctions de soutien. Nous avons également présenté une soumission au Conseil du Trésor demandant un plus grand effectif pour ce secteur afin de mieux exécuter nos fonctions en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

**M. Benjamin:** Je l'espère; 26 personnes... en d'autres termes, si j'ai bien compris, vous devez administrer la Loi essentiellement au chapitre des chemins de fer; vous ne vous occupez à peu près pas du transport routier.

**M. Heads:** Nous nous occupons exclusivement du transport par rail, M. Benjamin. Nous n'avons aucune responsabilité à l'extérieur de ce secteur pour ce qui est du transport des marchandises dangereuses.

**M. Benjamin:** N'y aurait-il pas des règlements régissant le transport routier, aérien et maritime, en plus du transport ferroviaire des marchandises dangereuses?

**M. Heads:** Oui, c'est juste, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Donc, il revient exclusivement aux provinces d'assurer l'application des règlements et de l'inspection du transport routier des marchandises dangereuses?

**M. Heads:** Cette responsabilité relève de Transports Canada, monsieur Benjamin, de concert avec les provinces. Cela ne relève pas de notre mandat ni d'un domaine où nous pourrions donner des réponses pour des moyens de transport autres que ferroviaire.

**M. Benjamin:** La CCT n'aura pas d'inspecteurs pour le transport routier, maritime ou aérien des marchandises dangereuses; cela relèvera entièrement du ministère des Transports?

**M. Heads:** C'est juste, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Mais c'est ridicule! Nous n'arrivons pas à déterminer qui est responsable de quoi; que ce soient les provinces, les municipalités, le ministère des Transports, ou la CCT. Cela ne pourra que nuire à l'application des délais d'exécution ou à leur amélioration. Cela me semble aberrant. 26 personnes ne suffisent pas pour le seul transport ferroviaire, sans parler des autres moyens de transport.

Avez-vous l'intention d'engager plus d'employés pour le transport des marchandises dangereuses par voie aérienne ou maritime? De combien de personnes aurez-vous besoin pour le

[Texte]

not going to have anybody monitoring the transportation of those commodities by road?

**Senator Marchand:** I think you will understand, Mr. Benjamin, that this is a matter of jurisdiction, and it has to be decided by Parliament or by the Department of Transport. If they say we have this responsibility, we will assume it . . . and their part of the responsibility, because the Minister of Transport cannot switch to the CTC the responsibility which from a constitutional point of view belongs to the provinces or even to the municipalities. This is out of our jurisdiction entirely.

**Mr. Benjamin:** I am no legal eagle, but I thought under the Constitution all interprovincial and international transportation is under the jurisdiction of the federal authority. It is only because the federal authority has delegated their authority to the provinces. But if the federal government wanted to exercise that authority under the Constitution, it could. Am I not right?

• 1000

**Senator Marchand:** As for the transportation licences, for example, if it is referred to the commission we are surely going to take care of it. For the rest, there is a part of the jurisdiction for intra-provincial transportation. We can do nothing because the provinces have jurisdiction.

**Mr. Benjamin:** Yes, inside the provinces it is entirely the jurisdiction of the provinces.

**Senator Marchand:** Yes.

**Mr. Benjamin:** But as for inter-provincial trucking, I do not care if the provinces have reciprocal agreements on load limits and truck sizes and speed limits; that is fair enough. But in something as important as the transportation of dangerous goods, you are going to have ten provinces and two territories, all with a mix of regulation and enforcement and staffing, and it does not auger well for the kind of enforcement and monitoring of the transportation of dangerous goods. If the CTC is not keeping an overview of it, then who is?

**Senator Marchand:** Right now, we do not have this jurisdiction. I know that in some fields—for example, grain subsidies—it was referred by the Minister of Transport to the CTC. It is not a jurisdiction that we would have according to the law, the National Transportation Act or any other law; it was transferred to the CTC. They could do the same for safety on the roads or the transportation of dangerous goods, but if they do not we can do nothing.

**Mr. Benjamin:** When the regulations come out—which the provinces will be responsible to enforce, I take it, for the movement by road—when dangerous goods are being moved or transported by truck, will those regulations cover such things as controlled speed, two drivers, frequent inspections; if necessary, convoying in the sense that there is a follow-up vehicle keeping a continuous watch on the vehicle containing the dangerous goods? Will those regulations cover those sorts of areas?

[Traduction]

transport ferroviaire? N'allez-vous engager personne pour contrôler le transport routier de ces marchandises?

**Le sénateur Marchand:** Monsieur Benjamin, vous devez comprendre que c'est une question de sphère de compétence qui doit être décidée par le Parlement ou par le ministère des Transports. S'ils décident que cette responsabilité relève de nous, nous l'assumerons, sans oublier le reste des responsabilités, car le Ministre des Transports ne peut attribuer à la CCT les responsabilités qui, du point de vue constitutionnel, relèvent des provinces ou même des municipalités. Cela ne relève absolument pas de notre sphère de compétence.

**M. Benjamin:** Je ne suis pas un expert juridique, mais je croyais qu'en vertu de la Constitution, tout transport interprovincial et international relevait de l'autorité fédérale. Ce n'est que parce que le gouvernement fédéral a délégué ses pouvoirs aux provinces. Il pourrait toutefois les exercer aux termes de la constitution. N'est-ce pas?

**Le sénateur Marchand:** Pour les permis de transport, par exemple, si la question nous est soumise, nous nous en occupons. Pour le reste, pour les transports intra-provinciaux, ce sont les provinces qui ont autorité.

**M. Benjamin:** En effet, dans les provinces, la juridiction est exclusivement provinciale.

**Le sénateur Marchand:** Oui.

**M. Benjamin:** Mais pour les transports routiers interprovinciaux, même si les provinces ont des ententes réciproques sur les limites de chargement, le tonnage et les limites de vitesse, lorsqu'il s'agit de quelque chose d'aussi important que le transport des marchandises dangereuses, il y a dix provinces et deux territoires qui ont tous leurs propres règlements, procédures et personnel, et cela ne permet pas d'assurer la mise en application de règles de sécurité générales pour le transport de marchandises dangereuses. Si la CCT ne surveille pas, qui peut le faire?

**Le sénateur Marchand:** À l'heure actuelle, cela ne relève pas de la commission. Je sais que dans certains domaines, comme les subventions au transport des grains, le ministre des Transports a confié la question à la CCT. Toutefois la loi, la Loi nationale sur les transports, ni aucune autre loi, ne nous confère cette responsabilité. Elle a été transférée à la CCT. On pourrait en faire autant pour la sécurité des routes ou le transport de marchandises dangereuses, mais si la responsabilité ne nous en est pas confiée, nous ne pouvons rien.

**M. Benjamin:** Lorsque le règlement sur les transports routiers que seront chargées de mettre en application les provinces sortira pour le transport de marchandises dangereuses, peut-on s'attendre à ce qu'il couvre les limites de vitesse, l'obligation d'avoir deux conducteurs, des inspections fréquentes, et si nécessaire, de rouler en convoi, d'avoir un véhicule surveillant continuellement celui qui transporte les marchandises dangereuses? Le règlement couvrira-t-il ce genre de choses?

[Text]

**Senator Marchand:** On this I may ask Dr. Heads to answer, or somebody from the legal department or Mr. Walter.

**Mr. Walter:** Mr. Benjamin, the only area in which the Railway Transport Committee would be involved in safety regulations for trucks is for trucks that travel piggyback or with containers. We are involved at the present time in making regulations for the transport of highway vehicles when they are transported by rail, but other than that we have no jurisdiction. Our increased involvement in what will take place under the Transportation of Dangerous Goods Act involves inspection of loading and packaging premises where we previously did not have jurisdiction. We had jurisdiction only over the railway.

The new act plugs that loophole and provides for inspection of railway loads before they get onto the railway property. We will have inspectors through an arrangement with Transport Canada to police and enforce regulations in that area. We will also have the responsibility of inspecting bulk storage plants that are served by rail. Our jurisdiction now extends only to the regulation of bulk storage plants that are located on railway right-of-way. That will now be extended to plants that are served by rail.

So that is what is referred to when we say we will have an increased involvement. However, we have worked closely with Transport Canada, and the existing regulations for the transportation of dangerous goods will be uniform regarding placarding, classification of dangerous goods and shipping papers, that sort of thing. That will be standard through all modes of transport to the extent it can be.

• 1005

**Mr. Benjamin:** Is that beyond any kind of inspections in the marine and air sectors?

**Mr. Walter:** No.

**Mr. Benjamin:** Then CTC only does rail. Then MOT is responsible for inspections and enforcement of regulations for the other three modes of transportation?

**Mr. Walter:** That is my understanding.

**Mr. Benjamin:** Air, marine and road. Okay, we will get back to the Minister about it.

I wonder if the commission can tell us about two things. What is the status of the hearings or report on your investigation into whether or not railway tariffs shall be public documents and be published, and what state are you at in your conclusions following the hearings on the testing of cabooseless trains?

**Senator Marchand:** There are two questions there. First is the tariffs.

**Mr. Fry.**

**Mr. W.F. Fry (Director, Tariffs and Subsidies Control, Canadian Transport Commission):** The hearings on railway

[Translation]

**Le sénateur Marchand:** Je demanderais à M. Heads de répondre, ou à quelqu'un du service juridique, ou encore à M. Walter.

**M. Walter:** Monsieur Benjamin, le seul domaine où le Comité des transports ferroviaires s'occuperait de réglementation de sécurité pour les camions serait dans le cas du transport rail-route ou du transport de conteneurs. Nous élaborons actuellement un règlement pour le transport de véhicules routiers transportés par voie ferrée, mais notre juridiction ne s'étend pas au-delà. La Loi sur le transport des marchandises dangereuses prévoit que nous inspectons les locaux de chargement et d'emballage, alors que nous n'avions pas, jusqu'ici, autorité en la matière. Notre juridiction se limitait aux chemins de fer.

La nouvelle loi comble cette lacune et prévoit l'inspection des chargements avant qu'ils n'atteignent les propriétés des chemins de fer. En vertu d'un accord avec Transports Canada, nous aurons des inspecteurs qui surveilleront l'application des règlements dans ce domaine. Nous serons également responsables de l'inspection des entrepôts de marchandises en vrac que desservent les chemins de fer. A l'heure actuelle, notre juridiction se limite aux entrepôts situés sur les terrains appartenant aux chemins de fer. Elle s'étendra dorénavant aux installations desservies par les chemins de fer.

C'est donc ce qu'il faut entendre par participation accrue. Nous travaillons toutefois en étroite collaboration avec Transports Canada, et la réglementation actuelle touchant le transport de matières dangereuses sera uniforme pour ce qui est des pancartes, de la classification de ces matières et des bordereaux d'expédition notamment. Tout cela sera, autant que possible, standard pour tous les modes de transport.

**M. Benjamin:** Cela s'ajoute-t-il aux inspections effectuées dans les secteurs de la marine et de l'aviation?

**M. Walter:** Non.

**M. Benjamin:** La CCT ne s'occupe donc que des chemins de fer. C'est le ministère des Transports qui est responsable des inspections et de la mise en application des règlements touchant les trois autres modes de transport?

**M. Walter:** C'est ce que je crois, en effet.

**M. Benjamin:** Aviation, marine et route. Entendu, nous interrogerons le ministre à ce sujet.

La commission pourrait-elle maintenant nous renseigner sur deux choses? Où en sont les audiences ou le rapport sur l'opportunité de rendre publics et de publier les documents touchant les tarifs ferroviaires? Où en sont d'autre part vos conclusions suite aux audiences que vous avez tenues sur les essais de trains sans wagon de queue?

**Le sénateur Marchand:** Il y a là deux questions. Tout d'abord les tarifs.

Monsieur Fry.

**M. W.F. Fry (directeur, Contrôle des subventions et des tarifs, Commission canadienne des transports):** Les audiences

**[Texte]**

tariffs are still in progress. These are hearings which flowed from previous investigations the commission has carried out concerning the impact of changes in American legislation that impacts on joint international rates between Canada and the U.S. These hearings will conclude early in May and a report is expected to be placed in the Minister's hands some time in June.

**Mr. Benjamin:** Were you covering the tariffs for domestic rates too, whether or not they should be published, or is it just the international tariffs?

**Mr. Fry:** These are issues on which people who participate in the hearings are enabled to place their views before the commission.

**Mr. Benjamin:** Was this started at the request of the railroads to be able to keep all or any part of their tariffs secret, not having to have them published?

**The Chairman:** Mr. Benjamin, why do you not wait until the second round? You are away over now. I hate to say it since I came in late, but I came halfway across the country to listen to you. I want to get back within the rules. I think you have several questions on this subject, but you are away over. If you want to keep going this time, then we will cut you off the next time.

**Mr. Benjamin:** No. It is all right.

**The Chairman:** Mr. Gottselig, please.

**Mr. Gottselig:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I would also like to welcome Mr. Marchand and his officials here today.

I wonder if you could comment briefly, sir, on the railways with regard to their investment plans. Are we going to be assured that they will provide an adequate and reliable and efficient transportation system for the movement of grain?

**Mr. Walter:** I would refer that to Dr. Heads, Mr. Chairman.

**Mr. Heads:** We had a question asked on this by Mr. Benjamin the last time we were before the committee. Unfortunately, I could not give the answer well off the top and I had to do this by written response later.

We have examined the CP and CN investment intentions for the year 1984 and looked at what they were proposing to spend. CN Rail indicated investment intentions of \$672.5 million in 1984 with approximately two-thirds of the total in western Canada. The CP Rail intentions for capital expenditures in 1984 were \$425 million.

The conclusion of the Railway Transport Committee from its examination of these investment intentions was that these were adequate as required under section 29 of the Western Grain Transportation Act.

This year we will be receiving figures from CN and CP as to exactly what they have spent. We will be auditing these figures. We will also be receiving figures on their investment

**[Traduction]**

sur les tarifs ferroviaires ne sont pas terminées. Elles ont suivi d'autres enquêtes de la commission sur l'incidence des modifications apportées à la législation américaine sur les tarifs internationaux s'appliquant au Canada et aux États-Unis. Ces audiences devant se terminer au début de mai, un rapport devrait être entre les mains du ministre dans le courant du mois de juin.

**M. Benjamin:** Avez-vous également couvert les tarifs intérieurs, la publication éventuelle de ces tarifs, ou ne s'agit-il que des tarifs internationaux?

**M. Fry:** Ce sont des questions sur lesquelles ceux qui participent aux audiences peuvent donner leur avis à la commission.

**M. Benjamin:** Ces audiences ont-elles été entreprises à la requête des chemins de fer afin d'essayer de garder tout ou partie de leurs tarifs secrets, de ne pas les publier?

**Le président:** Monsieur Benjamin, pourquoi n'attendez-vous pas le deuxième tour? Vous avez déjà beaucoup dépassé l'heure. J'hésite à intervenir, étant donné que je suis arrivé en retard, mais j'ai parcouru la moitié du pays pour venir vous écouter. J'aimerais que l'on essaie de s'en tenir au Règlement. Vous avez plusieurs questions sur le sujet, mais l'heure tourne. Si vous voulez poursuivre cette fois-ci, nous devons limiter votre temps de parole au prochain tour.

**M. Benjamin:** Non, parfait.

**Le président:** Monsieur Gottselig, s'il vous plaît.

**M. Gottselig:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je souhaite également la bienvenue à M. Marchand et aux collaborateurs qui l'accompagnent aujourd'hui.

Pourriez-vous brièvement nous dire quelques mots sur les projets d'investissement des chemins de fer? Allons-nous être assurés qu'ils offrent un réseau de transport adéquat, fiable et efficace pour les grains?

**M. Walter:** Je demanderais à M. Heads de répondre, monsieur le président.

**M. Heads:** M. Benjamin nous a posé une question à ce sujet lors de notre dernière comparution devant ce Comité. Malheureusement, je n'avais pu répondre immédiatement et j'avais dû lui envoyer une réponse écrite.

Nous avons examiné les intentions d'investissement du CP et du CN pour l'année 1984. Les intentions de CN Rail s'élevaient à 672,5 millions de dollars d'investissements en 1984, dont environ les deux tiers dans l'Ouest du Canada. Les intentions de CP Rail s'élevaient à 425 millions de dollars pour cette même année 1984.

La conclusion du Comité des transports ferroviaires était que de tels investissements semblaient suffisants aux termes de l'article 29 de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Cette année, nous n'avons pas encore reçu les chiffres indiquant exactement ce qu'ont dépensé le CN et le CP. Nous le vérifierons, et nous recevrons également des chiffres sur leurs intentions d'investissement en 1985. Nous effectuerons

[Text]

intentions in 1985 and we will be doing an analysis similar to that which we carried out in 1984.

• 1010

**Mr. Gottselig:** What do you see happening to the freight rates for the next crop year?

**Mr. Heads:** I have a slight problem answering that question, Mr. Chairman. I obviously know the answer because it was considered by the Railway Transport Committee yesterday, but the results of those deliberations have not yet been released. I wonder, Mr. Chairman, if I could be excused from responding to that question?

**Mr. Benjamin:** On a point of information, Mr. Chairman. I think Mr. Gottselig was not able to be here at that particular point, but Mr. Mulder told us yesterday that, as an educated guess, he expected the rates to drop from \$7.27 a tonne to close to \$6. Am I not a great help?

**Mr. Gottselig:** Fantastic.

There has been some talk in the west about somebody else operating these rail lines that are threatened to be abandoned. I wonder if you would comment briefly on that.

**Senator Marchand:** May I ask Mr. McDonough to answer this question?

**Mr. J.M. McDonough (Senior Commissioner, Western Division, Canadian Transport Commission):** Mr. Gottselig, as you are probably aware the Minister, or Cabinet and it was announced to the Minister, set up an inquiry by asking the commission last December to inquire into new and innovative ways of moving commodities off branch lines, and to look at the efficiency of the system. I am chairing that inquiry. Work is going on with it. We are required to report back to Cabinet by June 30. We have a fair amount of interest in the operation of short lines, and in the operation of other methods of moving commodities off branch lines. Our submissions to date total close to 80, and we are getting around the country. We are talking to people. We are having discussions on it to develop our report.

**Mr. Gottselig:** Very good. Who determines whether or not there is a warning light put up at highway crossings?

**Senator Marchand:** Mr. Walter, please.

**Mr. Walter:** The staff of the Railway Transport Committee. Generally, the regional staff investigates a crossing. They determine the cross product of the number of cars and trains that use the crossing during the day. They take into account the site lines that are available at the crossing, the nature of the traffic over the crossing, whether it is high-speed passenger service or freight service, and whether or not there is a great deal of switching that takes place at the crossing. They then recommend to the Railway Transport Committee a course of action which could include the installation of bells and flashing lights or the use of gates, and in some cases the separation of the crossing.

**Mr. Gottselig:** Who is responsible for the cost of these installations?

[Translation]

alors une analyse similaire à celle que nous avons faite en 1984.

**M. Gottselig:** Que pensez-vous qu'il puisse arriver aux tarifs de transport des marchandises pour la prochaine année-récolte?

**M. Heads:** J'ai un petit problème pour répondre à cette question, monsieur le président. Je connais évidemment la réponse, étant donné que le Comité des transports ferroviaires l'a examinée hier, mais les résultats de ces délibérations n'ont pas été rendus publics. Je préférerais donc ne pas répondre à la question, monsieur le président.

**M. Benjamin:** J'aimerais avoir une précision, monsieur le président. Je ne crois pas que M. Gottselig était là à ce moment-là, mais M. Mulder nous a dit hier qu'il prévoyait que les tarifs passeraient de 7.27\$ la tonne à près de 6\$. Vous voyez comme je suis prêt à collaborer!

**M. Gottselig:** Magnifique.

On a parlé dans l'Ouest de la possibilité de confier les voies ferrées menacées d'abandon à quelqu'un d'autre. Pourriez-vous brièvement nous dire ce qu'il en est?

**Le sénateur Marchand:** Puis-je demander à M. McDonough de répondre?

**M. J.M. McDonough (commissaire principal, Division de l'Ouest, Commission canadienne des transports):** Monsieur Gottselig, comme vous le savez probablement, le ministre, ou le Cabinet, a demandé à la commission, en décembre dernier, d'examiner s'il n'existerait pas des possibilités innovatrices permettant de transporter les marchandises par les embranchements et d'évaluer l'efficacité d'un tel système. Je préside cette enquête. Le travail se poursuit. Nous devons présenter un rapport au Cabinet d'ici au 30 juin. Il semble que les lignes courtes suscitent un certain intérêt, ainsi que d'autres méthodes de transport par embranchements. Nous avons jusqu'ici reçu près de 80 rapports et nous parcourons le pays pour en discuter avec les intéressés avant de préparer notre rapport.

**M. Gottselig:** Très bien. Qui décide si l'on installe ou non un feu de signalisation aux passages à niveau?

**Le sénateur Marchand:** Monsieur Walter, s'il vous plaît.

**M. Walter:** Le personnel du Comité des transports ferroviaires. De façon générale, le personnel régional examine le passage, détermine le nombre de wagons et de trains passant chaque jour. On tient compte des voies d'évitement existant aux croisements, de la nature du trafic, soit un service rapide de voyageurs, soit un service de marchandises, on examine s'il y a beaucoup d'aiguillages à cet endroit. C'est alors que l'on recommande au Comité des transports ferroviaires des mesures qui peuvent inclure l'installation de sonneries et de feux de signalisation ou l'utilisation de barrières et, dans certains cas, de croisements étagés.

**M. Gottselig:** Qui est responsable du coût de ces installations?

[Texte]

**Mr. Walter:** The cost of the installation is shared by the road authority, whether it is a provincial or municipal highway. The railways and the Government of Canada, through a grant, pay for up to 80% of the cost of the installation.

**Mr. Gottselig:** Very good. That is all the questions I have for now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gottselig. That is an interesting precedent for others to emulate; that is, not just asking questions to fill time unnecessarily. I wish all people would perhaps emulate Mr. Gottselig. That is a nice precept to follow.

Mr. Taylor.

• 1015

**Mr. Taylor:** I will try. But it will be really hard.

Mr. Chairman, my first question may sound a little odd, but I would like to know from the chairman of CTC if the CPR has a subtle influence over decisions of CTC.

**Senator Marchand:** Well, as far as I am concerned, it has no specific influence and if ever I was aware of that, there would be a fight somewhere.

**Mr. Taylor:** I think maybe I could bring a case to you which I hope you can start to fight. When the application for the branchline from Rosedale and East Coulee was being considered by the western CTC, I asked the question, what the depreciation was on that railway since its construction. And the solicitor for the railway objected. The CTC chairman said the question was proper and should be answered. So I took from that I would get the answer in due course. After two or three months, nothing came, so I contacted CTC and I was then advised CTC had agreed with the railway that we could not have the information.

Why information on the depreciation of a railway cannot be given to the people is beyond me. And I would have thought CTC would have ordered the CPR to give us those figures. The reason I want them is I believe this railway has been depreciated two or three times—and I have some evidence to that effect—but surely we are entitled to that type of information.

**Senator Marchand:** I do not know who was the chairman. Are you referring to a public hearing?

**Mr. Taylor:** Yes.

**Senator Marchand:** Where?

**Mr. Taylor:** A public hearing in Drumheller at that time.

**Senator Marchand:** Mr. McDonough will try to answer this question.

**Mr. McDonough:** I believe, Mr. Taylor, I was probably the chairman of that hearing.

**Mr. Taylor:** I do not recall who the chairman was, I have it in my record, but I do not recall who he was.

[Traduction]

**M. Walter:** Le coût d'installation est partagé par la voirie, qu'il s'agisse d'une route provinciale ou municipale. Les chemins de fer et le gouvernement canadien paient, sous forme de subventions, jusqu'à 80 p. 100 du coût d'installation.

**M. Gottselig:** Bien. C'est toutes les questions que je voulais poser pour le moment, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Gottselig. Vous créez là un précédent intéressant que d'autres pourraient suivre. Vous ne posez pas de questions simplement pour poser des questions. J'aimerais que ce soit la même chose pour tout le monde. C'est un bon exemple à suivre.

Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** J'essaierai. Mais ce sera vraiment difficile.

Monsieur le président, ma première question vous semblera peut-être étrange, mais j'aimerais que le président de la CCT me dise si le CP exerce une influence subtile sur les décisions de la commission.

**Le sénateur Marchand:** Il n'a pas d'influence précise sur moi, et si j'apprenais qu'il avait une influence quelconque, il y aurait de la bagarre quelque part.

**M. Taylor:** Je veux vous soumettre un cas qui vous permettra peut-être de commencer la bagarre. Lorsque la CCT, dans l'Ouest, a commencé à étudier la demande d'abandon de l'embranchement de Rosedale à East Coulee, j'ai demandé quel était l'amortissement depuis la construction de cette voie ferrée. L'avocat des chemins de fer a fait objection. Le président de la CCT a déclaré que la question était recevable et méritait une réponse. J'en ai donc conclu que j'obtiendrais une réponse en temps voulu. Après deux ou trois mois, n'ayant rien reçu, j'ai contacté la CCT, qui m'a alors appris qu'elle était maintenant d'accord avec les chemins de fer et que nous ne pouvions obtenir ces informations.

Je ne comprends vraiment pas pourquoi on ne peut pas communiquer des renseignements sur l'amortissement d'une voie ferrée. Je pensais que la CCT aurait ordonné au CP de nous communiquer ces chiffres. Si je les ai demandés, c'est que je crois que cette voie ferrée a été amortie deux ou trois fois—et j'ai certaine preuve à cet effet—de toute façon, nous devrions avoir droit à ce genre d'information.

**Le sénateur Marchand:** Je ne sais qui était président. S'agit-il d'une audience publique?

**M. Taylor:** Oui.

**Le sénateur Marchand:** Où?

**M. Taylor:** À Drumheller.

**Le sénateur Marchand:** M. McDonough va essayer de répondre à votre question.

**M. McDonough:** Monsieur Taylor, c'est probablement moi qui présidais cette audience.

**M. Taylor:** Je ne me souviens plus, je l'ai dans mes dossiers, mais je ne sais plus exactement.

[Text]

**Mr. McDonough:** I do not recall the incident specifically, but if you say that is the way the situation went, that you raised a question on it and I ordered it as a proper question, I will go back to the transcript and search it out. I will then enquire of the answer you obtained later and where you obtained it, and get back to you.

**Mr. Taylor:** Thank you very much. I would appreciate it.

**Senator Marchand:** Do you remember from whom you obtained the answer?

**Mr. Taylor:** I never did get an answer, except I sent my letter and I went to CTC, and the CTC had agreed with the railway that I was not entitled to the information.

**Senator Marchand:** We will find out anyhow in our files.

**Mr. Taylor:** Thank you.

I would like to follow up the questions of my honourable friend from Saskatchewan in connection with separations. I notice there is \$10 million allotted for grade separations. Does the CTC keep statistics on the number of railway crossings which are not protected, or only on those it does protect?

**Mr. Walter:** Yes, we keep records on the number of crossings which exist and what type of protection exists at each crossing.

**Mr. Taylor:** Do you keep statistics of those which have no protection whatsoever?

**Mr. Walter:** There are no crossings which have no protection. All crossings have at least what is known as a crossbuck, and most crossings have a prior warning sign which is the responsibility of the road authority.

**Mr. Taylor:** So actually, you keep statistics of all railways and highway crossings.

**Mr. Walter:** That is correct.

**Mr. Taylor:** Are those figures available?

**Mr. Walter:** Yes, they are available. I do not have them here today.

**Senator Marchand:** I think Dr. Heads has them.

**Mr. Walter:** Oh, I am sorry.

**Senator Marchand:** So, Dr. Heads.

**Mr. Heads:** The figures at the present moment are that CN has 4,547 protected crossings and 13,514 unprotected; CP has 2,819 protected crossings and 10,793 unprotected; and other railways have 540 protected crossings and 744 unprotected crossings. These figures do not include grade separations; these are just crossings.

• 1020

**Mr. Taylor:** Yes. It looks like there is a real big job ahead then. The only real safe protection for trains and cars is the separation, but lights and bells do help a great deal. In your

[Translation]

**M. McDonough:** Je ne me rappelle pas précisément l'incident, mais si la situation s'est déroulée comme vous l'avez décrite, si vous avez posé une question et que je l'ai déclarée recevable, je me reporterai à la transcription pour voir ce qui s'est passé. Je demanderai ensuite la réponse que l'on vous a fournie ultérieurement, et je verrai qui vous l'a fournie. Lorsque j'aurai tous ces renseignements, je vous recontacterai.

**M. Taylor:** Merci beaucoup. Je vous en saurais gré.

**Le sénateur Marchand:** Vous rappelez-vous qui vous a donné cette réponse?

**M. Taylor:** Je n'ai jamais obtenu de réponse, mais j'ai envoyé ma lettre et suis allé à la CCT, et c'est là que j'ai appris qu'elle convenait avec les chemins de fer que je n'avais pas droit à ces renseignements.

**Le sénateur Marchand:** Nous retrouverons de toute façon cela dans nos dossiers.

**M. Taylor:** Merci.

J'aimerais maintenant revenir sur les questions de mon honorable collègue de la Saskatchewan à propos des croisements étagés. Je remarque que 10 millions de dollars ont été affectés à ces croisements. La CCT a-t-elle des statistiques sur le nombre de passages à niveau non protégés, ou seulement sur ceux qu'elle protège?

**M. Walter:** Nous avons en effet des chiffres sur le nombre de passages à niveau existants et sur le type de protection qu'ils ont chacun.

**M. Taylor:** Avez-vous des statistiques sur les passages à niveau sans aucune protection?

**M. Walter:** Il n'en existe pas. Tous les passages à niveau ont au moins ce que l'on appelle une croix de Saint-André. Et la plupart ont un panneau de signalisation dont la responsabilité appartient à la voirie.

**M. Taylor:** Vous avez donc en fait des statistiques sur tous les passages à niveau.

**M. Walter:** Oui.

**M. Taylor:** Ces chiffres sont-ils disponibles?

**M. Walter:** Oui, monsieur. Je ne les ai pas ici aujourd'hui.

**Le sénateur Marchand:** M. Heads semble les avoir.

**M. Walter:** Je vous demande pardon?

**Le sénateur Marchand:** À vous, monsieur Heads.

**M. Heads:** À l'heure actuelle, les chiffres sont les suivants: le CN a 4,547 passages à niveau protégés et 13,514 qui ne le sont pas; le CP, 2,819 qui le sont et 10,793 qui ne le sont pas, et les autres chemins de fer ont 540 passages à niveau protégés et 744 qui ne le sont pas. Ces chiffres ne comprennent pas les croisements étagés; ils ne concernent que les traverses.

**M. Taylor:** Oui. Ils semblent avoir du pain sur la planche. La seule véritable protection pour les trains et les autos vient des croisements étagés, quoique les lumières et les sonneries

[Texte]

statistics, do you have the number that are protected by separation, the number protected by lights and bells, and the number protected—I will use that word protected in quotation marks—where you just have a sign up? Do you have those figures available?

**Mr. Heads:** I think I can give a generalized answer to that question, Mr. Taylor. I think, but I am not certain, there are something of the order of 1,200 grade separations. Of the figures of protection I have given you, practically all of these are protected by bells and flashing lights. The numbers that have gates on them are comparatively small, although the Railway Transport Committee has recently decided that the protection offered by gates is very substantial and is taking a more proactive role in this area.

**Mr. Taylor:** Yes. I find gates a very excellent type of protection, but I still prefer the separation.

In that connection, how many applications per year are rejected for lights and bells and for separations, say the last full fiscal year?

**Mr. Heads:** The incidence of rejection for lights and bells is extremely small. In respect of grade separations, the CTC does not operate the program for grade separations and has not done so since 1978. This was taken over, as of course you know, Mr. Taylor, by Transport Canada under the UTAP program. We still fulfil the function of doing the engineering inspections under UTAP, but that is all. So the highest protection the CTC can offer a financial contribution for is bells, lights and gates.

**Mr. Taylor:** In connection with bells, lights and gates, the application must come from the governing authority of that particular crossing.

**Mr. Heads:** That is correct.

**Mr. Taylor:** Many are in municipalities. I find most on main highways are generally protected. But the municipalities . . . I would guess that out of this 10,000 or 23,000 that you have, most of them would be in municipalities. One of the reasons the municipalities do not apply is not because they are not cognizant of the need for safety, but because of the price of lights and bells. The prices charged for lights and bells, in my view, are exorbitant and have been exorbitant for a number of years. When I was Minister of Highways and Transport I tried to get the CTC to check into that, but was not successful.

Every time you get a light and bell, there are so many charges put in there by the railways that are questionable. You get into \$10,000, \$15,000, \$25,000 for lights and bells. I just cannot see where those figures are coming from. I wonder, have you carried out recently a survey of these costs to see if the railways are giving the right figures? I question them very much.

**Mr. Heads:** I think, Mr. Taylor, there are perhaps two questions implicit in what you are asking. I wonder if I could

[Traduction]

aident beaucoup. Vos statistiques comprennent-elles le nombre de traverses protégées par des croisements étagés, ceux qui sont protégés par des feux et des sonneries, et ceux qui sont protégés—et j'utilise ce mot entre guillemets—par une simple enseigne? Avez-vous ces chiffres à la portée de la main?

**M. Heads:** Je pense pouvoir vous donner une réponse générale à cette question, monsieur Taylor. Je pense, sans en être certain, qu'il y a environ 1,200 croisements étagés. Sur le nombre de traverses protégées que je vous ai fourni, presque toutes sont protégées par un système de sonneries et de feux clignotants. Celles qui ont des barrières sont assez peu nombreuses, quoique le Comité des transports ferroviaires ait récemment décidé que la protection que donnent les barrières est assez importante et prendra des mesures concrètes dans ce domaine.

**M. Taylor:** Oui, à mon avis, les barrières constituent une excellente protection, quoique je préfère les croisements étagés.

A cet égard, combien de demandes de systèmes de feux et de sonneries et de croisements étagés sont rejetées par année, disons, au cours de la dernière année financière?

**M. Heads:** Le nombre de demandes de systèmes de feux et de sonneries rejetées est très petit. Pour ce qui est des croisements étagés, la CCT ne s'occupe plus de ce programme depuis 1978. Vous n'êtes pas sans savoir, monsieur Taylor, que Transports Canada a pris le contrôle du programme UTAP. Nous exécutons encore les inspections d'ingénierie en vertu de ce programme, mais c'est tout. Donc, le maximum de protection que la CCT peut subventionner est le système des sonneries, des feux et des barrières.

**M. Taylor:** Mais toute demande présentée relativement à un système de sonneries, de feux et de barrières doit provenir de l'organisme responsable de la traverse en question, n'est-ce pas?

**M. Heads:** C'est juste.

**M. Taylor:** Beaucoup relèvent de municipalités. La plupart des traverses sur les principales autoroutes sont généralement protégées. Mais celles des municipalités . . . Je dirais que sur les 10,000 ou les 23,000 que vous avez, la plupart relèvent des municipalités. Si ces dernières ne présentent pas de demandes, ce n'est pas qu'elles ne comprennent pas le besoin de sécurité, mais plutôt à cause du coût des systèmes de feux et de sonneries. À mon avis, les prix sont exorbitants et le sont depuis des années. Lorsque j'étais ministre de la Voirie et des Transports, j'avais demandé à la CCT d'étudier la question, mais en vain.

Pour chaque système de feux et de sonneries, les compagnies de chemins de fer imposent tant de frais qui sont douteux. On parle de 10,000\$, 15,000\$, 25,000\$ pour des feux et des sonneries. Je ne comprends pas comment on parvient à ces chiffres. Avez-vous effectué récemment un examen de ces coûts, pour voir si les compagnies de chemins de fer donnent des chiffres précis? Je les trouve très douteux.

**M. Heads:** Monsieur Taylor, je pense que vous me posez en fait deux questions. Je vais essayer de répondre aux deux, et le président pourra me dire si c'est acceptable ou non.

## [Text]

try to answer two questions, and the Chair can rule me out of order if I am exceeding.

I think first there is the problem of the amount of money the municipality has to pay, which is 12.5% of the installation cost and half the maintenance. The installation cost runs generally about \$55,000, and the municipality normally pays 12.5%. In a number of provinces where the municipalities are small and do not have very extensive funds, the province itself, of course, as you know, has stepped in and provided the municipalities' share. So I think there is some redress in that way.

• 1025

In addition, in pursuit of concerns expressed by the Minister of Transport, last October the Canadian Transport Commission set up a special working group on crossings and crossing accidents, and one of the items on the agenda there is the problem of cost apportionment. We are waiting for receipt of a submission from the Federation of Canadian Municipalities on this, and we are going to pursue the question of cost sharing in the course of this working group that has been set up by the CTC.

Now, the second question is the problem of whether or not the \$55,000 on the average is excessive. We have in fact examined this, and did prepare a response to the standing committee following our last appearance here. We indicated that, from an analysis of a number of crossings which we had looked at recently—the average cost in this case happened to be \$50,000, a little lower than what I said for the overall average—we indicated the amounts of money that had been spent on labour, supplies, material and so forth. The cost of material is more than half the cost of the crossing protection, with the cost of labour roughly a third, so you have only one-sixth of the costs accounting for things other than material and labour.

We indicated that we did order the accounts that the railway submitted. We examined the figures for the various materials that were provided, including the materials relating to the signalling technology, and checked that indeed the railways were not charging for this type of work any more than they were having to pay for the equipment they were buying. I think we have done a fairly thorough examination, and we have not found any evidence that the railways are making excessive profits from this.

**Mr. Taylor:** Thank you very much. Would it be possible to have a set of those figures sent to us? You could take the average cost and break it down and send it to our secretary.

**Mr. Heads:** I did already provide this to the secretary of the committee in a letter dated February 1, 1985. I can obviously provide further copies of this.

**Mr. Taylor :** I would appreciate having it. I was not on the committee at that time and I do not think many of us were. Is that okay?

## [Translation]

Tout d'abord, il y a la question du montant d'argent que la municipalité doit déboursier, c'est-à-dire 12,5 p. 100 des coûts d'installation et la moitié des frais d'entretien. Les coûts d'installation se situent généralement aux alentours de 55,000\$, dont la municipalité paie généralement 12,5 p. 100. Dans certaines provinces où les municipalités sont petites et pas très riches, c'est la province même, comme vous le savez, qui assume la part des municipalités. Je pense donc que la situation est quelque peu corrigée de cette façon.

En outre, suite aux préoccupations formulées par le ministre des Transports, la Commission canadienne des transports a établi, en octobre dernier, un groupe de travail spécial sur les traverses de chemin de fer et les accidents qui s'y produisent, et un des points au programme est la question de la répartition des coûts. Nous attendons de recevoir une soumission de la Fédération des municipalités canadiennes à ce sujet, et nous avons l'intention d'examiner la question du partage des coûts dans le cadre des travaux de ce groupe de travail.

Pour ce qui est de la seconde partie de votre question, il faut déterminer si les 55,000\$ sont, de façon générale, excessifs. Nous avons étudié cette question et préparé une réponse pour le Comité permanent, suite à notre dernière comparution. Après une analyse d'un certain nombre de traverses que nous avons examinées récemment, nous avons établi que le coût moyen, dans ce cas, semblait être de 50,000\$, soit un peu moins que la moyenne générale indiquée—cette somme comprenait les montants consacrés à la main-d'oeuvre, au matériel, etc. Plus de la moitié de la protection de la traverse est consacrée au matériel, tandis qu'un tiers est réservé à la main-d'oeuvre et à peine un sixième à des éléments autres que le matériel et la main-d'oeuvre.

Nous avons souligné le fait que nous avons demandé les comptes soumis par la compagnie de chemins de fer. Nous avons examiné les chiffres fournis pour les divers éléments nécessaires, y compris le matériel lié à la technologie de signalisation, et nous avons pu confirmer que les compagnies de chemins de fer ne demandaient pas plus pour ce genre de travail que ce qu'elles payaient pour l'équipement qu'elles devaient acheter. À mon avis, nous avons effectué un examen assez exhaustif, sans rien trouver qui prouve que les compagnies de chemins de fer réalisent des profits excessifs grâce à cette pratique.

**M. Taylor:** Merci beaucoup. Vous serait-il possible de nous envoyer ces chiffres? Vous pourriez faire une ventilation du coût moyen et la faire parvenir à notre secrétaire.

**M. Heads:** Je l'ai déjà communiquée au secrétaire du Comité dans une lettre en date du 1<sup>er</sup> février 1985. Bien sûr, je pourrais vous en faire parvenir d'autres exemplaires.

**M. Taylor:** Je vous en serais reconnaissant. Je ne faisais pas partie du Comité à l'époque, et je crois que c'était le cas pour plusieurs d'entre nous. Cela vous irait?

[Texte]

Could I have one more minute to finish that?

**The Chairman:** Do you want a supplementary on that, Mike?

**Mr. Forrestall:** Could I have one brief supplementary?

**The Chairman:** Sure.

**Mr. Forrestall:** Could I ask whether or not the existing technology had been looked at with respect to the signals and flashings? How old is the technology, and is there any advantage in a closer look at technology to see whether or not what still seems quite an exorbitant amount of money to pay for flashing lights . . . ? Has it been looked at?

**Mr. Heads:** Thank you for that question, Mr. Forrestall. It is indeed in process of being looked at. We brought up this whole issue before this working group which was established last October, to which I referred in my earlier response, and we asked the railways to make submissions to us on possible technological changes that were already in existence and merely had to go to the innovation stage.

The response we got was that they did not see any technological breakthrough that would be either more effective or more cost-reducing than the method used at the present time. We did not, however, accept this at face value and we have commissioned some research with R.S. Wallace & Associates to examine the literature, basically, of technological developments that have been put in train but have not actually been put into effect; in other words, that are at the invention stage but not at the innovation stage. We will be getting that report from R.S. Wallace & Associates, hopefully, within the next two months and we will be happy to make copies of that available to any member of the committee who wishes to see it.

**Mr. Forrestall:** Thank you, Gordon.

• 1030

**Mr. Taylor:** I would suggest that it be sent to our secretaries so that all members can have that information. I reiterate that I would like to have the number of rejected applications from each province and if possible, the reasons.

One final question. Some time ago the CTC carried out an experiment by putting illumination on boxcars so that when anybody came to an unprotected crossing, the lights would hit the flash and he would immediately see the flashes going by. If it is a really black night, you could run right into a boxcar without seeing it. A lot of accidents happen that way. What has been the result of the experiment you started a few years ago, illuminating the boxcars?

**Mr. Heads:** Mr. Taylor, we are still continuing to spend on illumination of boxcars. It is a very modest program, about \$30,000 a year. It is extremely difficult to measure the success of this program in avoiding accidents. However, the suggestion has been made that with new technological developments we

[Traduction]

Pourrais-je avoir une minute de plus pour finir mes questions?

**Le président:** Voulez-vous poser une question supplémentaire, Mike?

**M. Forrestall:** Pourrais-je poser une courte question supplémentaire?

**Le président:** Bien sûr.

**M. Forrestall:** A-t-on examiné la technologie actuelle relativement à la signalisation et aux feux? De combien d'années date cette technologie, et y aurait-il avantage à l'examiner de plus près, pour voir s'il n'y aurait pas moyen de réduire ce qui me semble quand même être une somme d'argent exorbitante pour des feux clignotants? L'a-t-on examinée?

**M. Heads:** Je vous remercie de cette question, monsieur Forrestall. Nous procédons effectivement à un examen de la question. Nous avons soulevé toute la question devant le groupe de travail établi en octobre dernier, et dont j'ai parlé tout à l'heure, et nous avons demandé aux compagnies de chemins de fer de nous présenter des soumissions sur les changements technologiques qu'il est possible d'apporter, c'est-à-dire les technologies qui existent déjà et qu'il suffirait de mettre en application.

Les compagnies nous ont répondu qu'il n'existait aucune technologie nouvelle qui serait plus efficace ou plus rentable que les méthodes utilisées actuellement. Toutefois, nous n'en sommes pas restés là. Nous avons demandé à la R.S. Wallace & Associates de faire essentiellement une étude des documents portant sur les développements technologiques qui ont été mis au point sans avoir encore été utilisés; en d'autres termes, les nouveautés technologiques qui ont été inventées, mais non pas mises en vigueur. Nous espérons recevoir le rapport de la R.S. Wallace & Associates d'ici à deux mois, et nous nous ferons un plaisir d'en faire parvenir des exemplaires aux membres du Comité qui le désirent.

**M. Forrestall:** Merci, Gordon.

**M. Taylor:** Je suggère qu'on l'envoie à nos secrétaires, de sorte que tout le monde puisse avoir ces renseignements. Je répète que j'aimerais obtenir le nombre de demandes rejetées dans chaque province et, si possible, les motifs de refus.

Dernière question. Il y a quelque temps, la CCT a fait une expérience en installant des voyants sur les wagons fermés, de sorte que lorsqu'une voiture s'approche d'un passage à niveau non protégé, ses phares font briller ces voyants qui passent. En effet, si c'est une nuit vraiment obscure, on peut foncer dans un wagon fermé sans le voir. C'est ainsi que se produisent beaucoup d'accidents. Quel a été le résultat de l'expérience débutée il y a quelques années?

**M. Heads:** Monsieur Taylor, nous continuons à équiper les wagons fermés de voyants lumineux. C'est un programme très modeste, qui représente environ 30,000\$ par an. Il est extrêmement difficile de mesurer le succès de ce programme dans la prévention des accidents. Toutefois, il semble que le progrès

*[Text]*

can improve the quality of illumination placed on the boxcar. We have been approached by an independent manufacturer on this. We have taken this whole question of the effectiveness of this illumination,—whether we should change to different types of decals, what types of material we should use—and put it under investigation by a subcommittee of the Railway Safety Advisory Committee. The Railway Safety Advisory Committee consists of representatives of railway labour, the railways and ourselves. They work on technical matters of that type and their recommendations come to the Railway Transport Committee.

**Mr. Taylor:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** You are right on the button. Mr. Angus, please.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I have one area that I would like to raise with the people before us. When you license an air carrier, is that licence for a specific term or is it open-ended until such time as it may reapply for a change?

**Senator Marchand:** Mr. Potvin is going to give you all the information on this.

**Mr. L. G. Potvin (Executive Director, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission):** It is open ended, sir.

**Mr. Angus:** Could one bring about a review of a licence to try and attempt to upgrade services? I am not talking about the carrier itself, but a municipality, a member of the public or an interest group.

**Mr. Potvin:** I think there would be a number of ways to approach that. Firstly, if there were a complaint from the municipality to the commission about the adequacy of the service, that would cause the commission to examine the service being provided by the carrier and to invite the carrier to respond to the complaint. In a more general sense, a municipality could write to the commission and simply state it was not satisfied with the level of service. The difficulty in that scenario is that it really is something that has to be left to the carrier because the commission has no way of providing funds. It is simply an economic decision by the carrier, financial viability of the service.

**Mr. Angus:** You have not indicated whether an individual can initiate the same kind of process. Let me clarify a bit. A firm is serving the City of Thunder Bay and Minneapolis. They are operating within the terms of the licence which provides for some flexibility in the size of aircraft used. They have chosen, for whatever reason, to use an aircraft with seats for 15 passengers but without washroom facilities. They advertise in such a way that, while it is perfectly accurate in the context of the services they provide, is misread by members of the public into assuming that it is a higher quality service than they are providing. I have received a number of complaints about the firm. Most recently, 40 people were trying to leave Minneapolis to return to Thunder Bay. They put on two aircraft, allowed no luggage, left 10 people in Minneapolis.

*[Translation]*

technologique nous permette d'améliorer la qualité des voyants lumineux installés sur les wagons fermés. Un fabricant indépendant est venu nous en parler. Nous avons soumis toute cette question à un sous-comité du Comité consultatif de la sécurité des transports par chemins de fer. Il s'agit de savoir si l'on veut changer le type de voyants utilisés, les matières phosphorescentes, etc. Le Comité consultatif de la sécurité des transports par chemins de fer comprend des représentants des employés des chemins de fer, des chemins de fer et de la commission. Il travaille aux questions techniques de ce genre, et ses recommandations sont alors soumises au Comité des transports ferroviaires.

**M. Taylor:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Vous êtes juste à l'heure. Monsieur Angus, s'il vous plaît.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir sur la question de l'émission de permis à un transporteur aérien. Ces permis portent-ils sur une durée spécifique, ou s'appliquent-ils indéfiniment, tant que l'on ne demande pas de changement?

**Le sénateur Marchand:** M. Potvin va vous donner tous les renseignements voulus là-dessus.

**M. L.G. Potvin (directeur exécutif, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports):** C'est pour une période indéterminée, monsieur.

**M. Angus:** Quelqu'un pourrait-il demander que l'on réexamine le permis, pour essayer de voir s'il ne serait pas possible d'améliorer les services? Je ne parle pas du transporteur lui-même, mais d'une municipalité, d'un particulier ou d'un groupe d'intérêt.

**M. Potvin:** Je crois qu'il y aurait plusieurs façons de procéder. Tout d'abord, si une municipalité soumettait une plainte à la commission à propos d'un service, la commission examinerait le service offert par le transporteur et l'inviterait à répondre à la plainte. De façon plus générale, une municipalité peut écrire à la commission pour déclarer qu'elle n'est pas satisfaite du niveau de service. La difficulté dans un tel cas est que c'est vraiment quelque chose que l'on doit laisser à la discrétion du transporteur, car la commission n'a aucun moyen de financer quoi que ce soit. C'est une décision économique prise par le transporteur, qui évalue la rentabilité financière du service.

**M. Angus:** Vous n'avez pas dit si un particulier pouvait présenter le même genre de plainte. Je serai plus précis. Une firme dessert Thunder Bay et Minneapolis. Le permis prévoit une certaine souplesse dans les dimensions de l'appareil utilisé. Or, la firme a choisi d'utiliser un avion de 15 places sans toilettes. La publicité est telle qu'elle est parfaitement exacte dans le contexte des services offerts, mais elle ne permet pas au public de deviner que le service est de moindre qualité. J'ai reçu un certain nombre de plaintes au sujet de cette firme. Récemment, 40 personnes essayaient de quitter Minneapolis pour revenir à Thunder Bay. Ils ont utilisé deux appareils, n'ont autorisé aucun bagage et ont laissé 10 personnes à Minneapolis. Ceux qui ont pu rentrer chez eux ont dû retourner le lendemain chercher leurs bagages alors qu'ils

## [Texte]

Those who were able to get home had to return, in some cases from as far as 60 miles away, the next day to recover their luggage. Other instances like that... concerns from the business community, particularly the travel agents, that they are not able to market tour packages in such a way that they are guaranteed seats when there is demand.

• 1035

I am wondering if I myself, as an individual, can invite the CTC to review the operation of a particular carrier, with a mind to convincing them to improve the service. We are not looking at trying to kick them out or anything, because that would defeat the point. We need the service between Minneapolis and Thunder Bay. We want to try to improve it. I wrote to them a number of months ago. They have not responded. I will be writing to them again tomorrow. But is there anything I can do, short of actually applying through the municipality, to ask the CTC to review the service?

**Mr. Potvin:** Yes, sir, you as an individual can write to the commission, your transport committee, and your complaint will be investigated in the same way that a complaint from a municipality would be investigated. The letter you send to the CTC should be also copied to the carrier, so that the carrier is aware of your complaint, and the CTC will take it from there.

**Mr. Angus:** Actually I did that in reverse. When I wrote to the carrier, I copied to the CTC to make them aware of it. So I will follow it up. Thank you.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I would like to discuss VIA Rail to begin with. In my area of eastern Quebec, more particularly the Gaspé, a few years ago VIA started consultations—and as Mr. Taylor said, I will put those in parenthesis, because I had several complaints about the consultations that were made—as concerned cutting out railway stations and increasing VIA service. Myself, I have received requests for two particular stations, one in Bonaventure and one in Pointe-à-la-Croix. The people in these areas have asked to have public hearings to state their cases why these stations should not be closed. This request, I believe, was made to the CTC at the same time as the request was made to me. I was told at one time by the office in Montreal that there would be public hearings, but since October we have had no word whatsoever on these hearings.

**Mr. Walter:** In dealing with applications by the railway to eliminate stations, on occasion public hearings are held. We have a program in the RTC that allows the railway to apply for the removal of a station. If we find after investigation that the station is not used for freight service or for express service and it is not required by the railway company as a telegraph station for the operation of their trains, then the railway is permitted to remove the station. But if there is VIA service in the area they are required to keep a shelter there or some kind of an accommodation for the passengers using that service.

## [Traduction]

étaient pour certains à 60 milles de là. Il y a d'autres cas semblables... Des entreprises, particulièrement des agents de voyage, qui ne réussissent pas à offrir des excursions puisque les sièges ne sont pas garantis lorsque la demande est forte.

Je me demandais donc si personnellement, à titre de particulier, je pouvais inviter la CCT à examiner les activités d'un transporteur pour qu'il améliore les services qu'il offre. Il ne s'agit pas de l'éliminer ou autre chose de la sorte car ce service entre Minneapolis et Thunder Bay est évidemment nécessaire. Nous voulons essayer au contraire de l'améliorer. J'ai écrit à la compagnie il y a plusieurs mois mais n'ai pas reçu de réponse. Je me propose de lui écrire à nouveau demain mais puis-je faire quelque chose pour demander à la CCT d'examiner la question sans passer par la municipalité?

**M. Potvin:** Oui, monsieur, à titre de particulier, vous pouvez écrire à la Commission, à votre Comité des transports, et votre plainte sera examinée tout comme l'est une plainte soumise par une municipalité. Une photocopie de votre lettre à la CCT devrait également être envoyée au transporteur, de sorte qu'il soit au courant de votre plainte et que la CCT puisse examiner la question.

**M. Angus:** J'ai fait l'inverse, lorsque j'ai écrit au transporteur, j'ai envoyé photocopie de ma lettre à la CCT. Je vais donc recommencer, merci.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** J'aimerais tout d'abord parler de VIA Rail. Dans ma région de l'est du Québec, plus particulièrement de Gaspé, VIA Rail a entamé des consultations il y a quelques années et, comme le disait M. Taylor, je mettrais cela entre parenthèses, car j'ai reçu beaucoup de plaintes sur ces consultations, à propos de la suppression de certaines gares ferroviaires et de l'augmentation du service VIA. J'ai reçu des demandes touchant deux gares en particulier, l'une à Bonaventure et l'autre à Pointe-à-la-Croix. Les habitants de ces régions ont demandé que l'on tienne des audiences publiques pour qu'ils puissent exposer leur point de vue sur l'utilité de maintenir ces gares ouvertes. Je crois que la CCT a été saisie de cette demande en même temps que moi. Le bureau de Montréal m'a dit qu'il y aurait des audiences publiques mais nous n'avons pas eu de nouvelles depuis octobre.

**M. Walter:** Lorsque les chemins de fer demandent l'autorisation d'éliminer certaines gares, on tient parfois des audiences publiques. Nous avons un programme au Comité du transport ferroviaire qui permet aux chemins de fer de demander la suppression d'une gare. Si nous estimons après enquête que cette gare n'est pas utilisée pour le transport des marchandises ni pour le service express, et que la compagnie de chemin de fer n'en a pas besoin pour ses trains, cette dernière est autorisée à supprimer la gare. Si par contre il y a un service VIA dans la région, elle est invitée à laisser un abri ou quelque chose pour les usagers du service.

[Text]

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** To be more specific, sir, could you give me some indication whether VIA has requested the CTC indeed to hold public hearings concerning these two specific sites?

**Mr. Walter:** No, I cannot. I do not know whether Dr. Heads would be familiar with the specific sites or not, but I cannot say at this moment if VIA has requested the removal of those stations. I do not believe VIA would request a public hearing on it. They are not in the habit of doing that.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I was informed by the VIA representatives that it was up to the CTC to decide whether they would hold public hearings. And at the same time I was informed verbally that there would be public hearings held by CTC concerning these two stations, because it does involve five or six municipalities.

• 1040

**Mr. Walter:** I am sorry. I could obtain that information and supply it to you at a later date, but I am not aware of the specific stations you have mentioned.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I do believe there has been some confusion here because upon receiving the verbal statement of VIA, I have said to the people concerned, and they have already presented their memoirs to be studied and are waiting to have public hearings.

**Senator Marchand:** Perhaps Mr. Drainville can shed some light on this.

**Mr. Drainville:** Yes, Mr. Chairman. Mr. Gray, you are right in the sense that VIA, some time at the end of last year, did apply to have a number of stations closed, both on the line from Matapédia to Gaspé, and also, if my memory serves me right, on that portion of the line from Mont-Joli to Matapédia. That is, after we had held extensive hearings approximately three years ago, at which time VIA had presented to us a plan that was supposed to be a plan for the next decade, in terms of elimination of stations. At that time we rendered our decision. I cannot remember specifically if Pointe-à-la-Croix was one of the ones that was to disappear. I think it was. But I cannot remember specifically.

Now, at the end of last year, VIA Rail came really with two requests, separate requests. One had to do with the elimination of those stations, and the other one had also to do with elimination of certain flagstops and certain regular stops on the same two lines. At one point in time, the committee, the RTC, had decided we might want to pursue the line of a public hearing. But immediately after that, or thereabouts, then the government decided to re-install some new service, for instance, the re-installation of the *Chaleur* from Mont-Joli to Montreal, and also the elimination of the through train from Montreal to Gaspé, making it the *Océan* from Montreal to Matapédia, and then another train from Matapédia to Gaspé. So at that time the decision was taken to let the new service

[Translation]

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur, pourriez-vous me dire si VIA a demandé à la CCT de tenir des audiences publiques à propos de ces deux gares?

**M. Walter:** Non, je ne puis répondre. Je ne sais pas si M. Heads est au courant de ces gares mais je ne puis vous dire pour ma part si VIA a demandé que ces gares soient supprimées. Je ne pense pas que VIA demanderait une audience publique à ce sujet. Ce n'est pas son habitude.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Les représentants de VIA m'ont déclaré qu'il appartenait à la CCT de décider de l'opportunité de tenir des audiences publiques. En même temps, on m'a indiqué verbalement que la CCT tiendrait des audiences publiques au sujet de ces deux stations, étant donné que cinq ou six municipalités seront touchées par cette question.

**M. Walter:** Je suis désolé. Je pourrai me renseigner là-dessus et vous transmettre une réponse par la suite, mais malheureusement, je ne suis pas au courant de la situation en ce qui concerne les stations que vous avez mentionnées.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** En effet, la situation est un peu confuse, car après avoir entendu la déclaration verbale des représentants de VIA Rail, j'ai parlé aux groupes qui sont touchés par cette question-là; ils ont déjà présenté leurs mémoires et attendent la tenue d'audiences publiques.

**Le sénateur Marchand:** M. Drainville pourra peut-être nous en dire davantage.

**M. Drainville:** Oui, monsieur le président. Vous avez raison, monsieur Gray, en ce sens que VIA Rail, vers la fin de l'année dernière, a effectivement présenté une demande de fermeture d'un certain nombre de stations, non seulement entre Matapédia et Gaspé, mais aussi—si ma mémoire est bonne—sur le tronçon de Mont-Joli à Matapédia. Autrement dit, cette demande a été présentée après la tenue d'audiences très complètes il y a environ trois ans, époque à laquelle VIA nous avait présenté un plan visant les dix prochaines années, pour ce qui est de l'élimination des stations. Nous avons pris une décision à ce moment-là. Je ne me rappelle plus très bien si la station de Pointe-à-la-Croix était parmi celles qui devaient disparaître. Je crois que oui. Mais je n'en suis pas sûr.

A la fin de l'année dernière, VIA Rail nous a présenté deux demandes distinctes. La première concernait l'élimination de ces stations, et l'autre, l'élimination de certains arrêts facultatifs et obligatoires sur ces deux lignes. À un certain moment, le Comité du transport ferroviaire avait jugé qu'il conviendrait peut-être de tenir des audiences publiques là-dessus. Peu de temps après, ou autour de la même époque, le gouvernement a décidé de rétablir certains services, par exemple, le train *Chaleur* de Mont-Joli à Montréal, et d'éliminer le train direct de Montréal à Gaspé, de sorte que l'*Océan* fasse le trajet de Montréal à Matapédia, avec un autre train entre Matapédia et Gaspé. Donc, à ce moment-là il a été décidé de permettre l'établissement de ce nouveau service. Si je me souviens bien,

[Texte]

come into its own. We told VIA Rail, as I recall, that in terms of the stops they had requested be eliminated and the stations they had requested to be eliminated that for the moment the committee did not give them the permission to do so.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I think, to clarify a little further, sir, three years ago the decision was made by VIA to keep the railway station in Bonaventure, and within the past two months they have decided to move it from Bonaventure to the municipality next door, Saint-Siméon.

Autrement dit, il n'y a pas eu de consultation à ce sujet. Ce fut une décision unilatérale. Ces municipalités-là ne sont pas d'accord, et elles voudraient qu'on tienne des audiences publiques, si possible. En tout cas, j'aimerais bien avoir une réponse à ce sujet.

**M. Drainville:** Autant que je sache, le comité n'a pas donné à VIA Rail la permission de faire cela. Me dites-vous que cela a déjà été fait ou que VIA a l'intention de le faire?

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** On a annoncé que la gare serait construite à Saint-Siméon. C'est une décision finale, si j'ai bien compris. Mais je crois aussi que VIA a dit que c'était à la CTC de décider si elle devait tenir des audiences publiques ou non.

**M. Drainville:** Comme M. Walter disait tout à l'heure, d'habitude, VIA ne nous demande pas de tenir des audiences publiques. Elle nous demande la permission de supprimer des arrêts, et c'est à nous de décider si nous devons tenir des audiences publiques éventuellement. Comme je vous le dis, on a un peu mis cela de côté pour le moment, étant donné qu'on aura bientôt un nouveau service, en juin, je crois.

• 1045

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Okay. Thank you.

If I could just come back to a question Mr. Benjamin raised concerning cabooseless trains—end-of-train units, I believe—I wonder to what point we have arrived with the hearings that have been made up to now. What is the feeling of the commission on cabooseless trains? In terms of manpower testing, if it is the feeling of the commission that these cabooseless trains will come into effect then how many people would this involve? How many railroad men would be involved in these cabooseless trains?

**Senator Marchand:** Mr. Walter, I think the inquiry is still going on on this, is it not?

**Mr. Walter:** As the president has indicated, the inquiry is still going on and therefore I am not at liberty to comment on what the decision will be. I can say that we have heard the evidence from both sides. The question we were considering was whether or not the railways should be permitted to test their trains without cabooses. That is the question that is

[Traduction]

nous avons informé VIA Rail que le Comité ne désirait pas lui donner la permission, pour l'instant, d'éliminer certaines stations et certains arrêts, conformément à sa demande.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, monsieur, je crois savoir que VIA Rail avait décidé, il y a trois ans, de conserver la station de Bonaventure; cependant, il y a environ neuf mois on a décidé de transférer cette station à la municipalité voisine, c'est-à-dire Saint-Siméon.

In other words, there was no consultation in this regard. A unilateral decision was made. The municipalities involved do not agree with that decision and they would like public hearings to be held, if possible. In any case, I would definitely like to get an answer on this question.

**Mr. Drainville:** As far as I know, the committee has not given permission to Via Rail to take any such action. Are you saying that this has already been done or that Via only intends to do it?

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** It was announced that a station would be built in Saint-Siméon. As I understand it, that is a final decision. However, I do believe Via stated that it was up to the CTC to determine whether public hearings should be held or not.

**Mr. Drainville:** As Mr. Walter said earlier, Via Rail does normally not ask us for permission to hold public hearings. It only asks us for permission to eliminate stops, for instance, and it is then up to us to decide whether we wish to hold public hearings or not. As I already mentioned, this whole issue has been put aside for the time being for the simple reason that a new service will come into effect in June, I believe.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Très bien. Merci.

Je voudrais revenir sur une question soulevée par M. Benjamin au sujet des trains sans fourgon de queue—autrement dit, les dispositifs électroniques de contrôle fixés sur l'attelage; j'aimerais savoir ce qu'il en est des audiences qui ont été tenues jusqu'ici. J'aimerais savoir aussi ce que pense la commission des trains sans fourgon de queue? La commission a-t-elle l'impression que ces trains ou ces dispositifs seront bientôt mis en service, peut-elle nous indiquer, du point de vue de la main-d'oeuvre, combien de personnes seront touchées par l'utilisation de ces nouveaux dispositifs? Peut-on savoir, de plus, combien d'employés seront nécessaires à leur mise en service?

**Le sénateur Marchand:** L'enquête est toujours en cours, n'est-ce pas, monsieur Walter?

**M. Walter:** Comme le président vous l'a indiqué, l'enquête est toujours en cours et, par conséquent, je ne puis discuter pour l'instant de la décision qui sera éventuellement prise. Par contre, je peux vous dire que nous avons entendu les témoignages de ceux qui sont à la fois pour et contre. De notre côté, nous devons décider si les chemins de fer devraient avoir le droit de tester leurs trains sans fourgon de queue. Voilà la

[Text]

before us and I expect that we will be able to provide the decision on that very shortly.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thanks, Mr. Gray. Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Marchand, could you or one of your officials fill me in as to where the licensing for highway transportation comes from, whether it is strictly provincial . . . ? Is the motor carrier commission part of your mandate for interprovincial?

**Senator Marchand:** For interprovincial, yes. There was some kind of an understanding between the federal Minister of Transport and the provincial Minister of Transport on this, but we are concerned only by interprovincial transport or transborder airport transport and the other part belongs to the provincial jurisdiction.

**Mr. Belsher:** How does the appeal process work?

**Senator Marchand:** The appeal . . . ?

**Mr. Belsher:** For decisions for the enforcement of the licence and so on. Is that part of your function or is that left strictly to the provincial?

**Mr. Drainville:** I would like to reiterate I would like to reiterate, Mr. Belsher, what was said earlier at the beginning of this session by Mr. Marchand. The jurisdiction for extraprovincial is a federal jurisdiction but way back in 1954, after the courts had established that fact, the administration of the jurisdiction was delegated, if you want, to the provinces. So the actual licensing of a vehicle to go on the road is done by the provinces. We have no administrative duties whatsoever in that sense. Even though in the "books" the jurisdiction is a federal one, in actual practice it is the provincial administration.

**Mr. Belsher:** I guess nowadays deregulation seems to be the buzz-word and I guess my questioning as to who is going to be responsible for what . . . not only that, but who takes the responsibility of responding, whether it is going to fall with you folk . . . ? Or is that gone from you now and strictly in the provincial area?

**Mr. Drainville:** Responding to what, sir?

**Mr. Belsher:** Well, the complaints, and for the setting of the tariffs.

**Mr. Drainville:** It has been, and until we receive other directives will still be, with the provinces.

**Mr. Belsher:** I will come back to the deregulation side. Within the airlines, what effect has this had on, say, the smaller airports in the possible cutting out of various companies and landings and that? Has it had an effect on the safety at the smaller airports and the upkeep in those airports? Has it had any influence on that?

[Translation]

question dont nous sommes saisis actuellement; je crois que nous pourrions vous rendre notre décision là-dessus sous peu.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Gray. Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Marchand, est-ce que vous-même ou l'un de vos collaborateurs pourriez m'indiquer si la délivrance des permis dans le domaine des transports routiers relève de la province ou non . . . ? Est-ce que la commission des transports routiers relève de vous en ce qui concerne le transport interprovincial?

**Le sénateur Marchand:** Oui. Je crois que le ministre des Transports fédéral et son homologue provincial ont signé une entente là-dessus, mais, à mon avis, seuls le transport interprovincial ou le transport aérien transfrontalier nous concernent; les autres aspects de la question sont de compétence provinciale.

**M. Belsher:** Comment la procédure d'appel fonctionne-t-elle?

**Le sénateur Marchand:** La procédure d'appel . . . ?

**M. Belsher:** Dans le domaine de la délivrance des permis, etc. Est-ce que cela relève de vous ou plutôt des gouvernements provinciaux?

**M. Drainville:** Permettez-moi de répéter, monsieur Belsher, ce qu'a dit M. Marchand au début de la séance. Les questions extraprovinciales relèvent normalement du gouvernement fédéral, sauf qu'en 1954, après la confirmation des responsabilités fédérales par les tribunaux, on a décidé de déléguer aux provinces toute responsabilité dans ce domaine. Ainsi, la délivrance des permis aux véhicules routiers passe par les provinces. Nous n'avons aucune fonction administrative à ce niveau-là. Même si c'est une responsabilité fédérale aux yeux de la loi, en réalité, les provinces sont chargées de l'administration des activités dans ce domaine.

**M. Belsher:** On entend beaucoup parler de la déréglementation ces temps-ci, et j'aimerais savoir qui va être responsable de quoi—non seulement cela, mais j'aimerais savoir qui va être chargé de répondre, si ce sera vous . . . ou uniquement les provinces?

**M. Drainville:** De répondre à quel sujet?

**M. Belsher:** Eh bien, de répondre aux plaintes en ce qui concerne la fixation des tarifs.

**M. Drainville:** Cela a toujours été une responsabilité provinciale et continuera de l'être jusqu'à nouvel ordre.

**M. Belsher:** Bon. Je voudrais revenir sur la question de la déréglementation. En ce qui concerne les lignes aériennes, est-ce que l'élimination éventuelle de certaines compagnies ou certains points d'atterrissage a eu un effet quelconque, mettons, sur les petits aéroports? Est-ce que la déréglementation aurait influé de quelque façon que ce soit sur la sécurité et l'entretien des petits aéroports?

[Texte]

• 1050

**Senator Marchand:** On this, before I ask Mr. Potvin to answer, of course deregulation is something new. We can say what has happened up to now, but we cannot draw some definitive conclusions. So maybe Mr. Potvin can comment on this.

**Mr. Belsher:** Yes. I would like you to expand on just what your experience has been until now.

**Mr. Potvin:** I am afraid I cannot be too helpful on your specific question, sir, because the operation of the airports is, of course, the responsibility of Transport Canada, and in so far as safety regulation is concerned, that is also a responsibility of Transport Canada. So from the point of view of the impact on local airports or smaller airports, I cannot make any specific comment.

**Senator Marchand:** Were you referring to the airports or to the passengers going through those airports? This is what I did not get clear, because the jurisdiction belongs to Transport.

**Mr. Belsher:** Yes. Possibly my question should have been more appropriately asked of Transport Canada.

I will pass for now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Very good. Mr. Crofton.

**Mr. Crofton:** Thank you, Mr. Chairman.

My first question is perhaps more for clarification than anything else. I noted in the estimates there is a listing for student employment program. I would like to know just a little bit more about that. Is that related to trainees who are going to be permanent employees somewhere along the way, or is this a summer youth student program, or what is it?

**Senator Marchand:** Maybe Mr. Smith, who is the comptroller, can answer this question.

**Mr. D.F. Smith (Comptroller, Canadian Transport Commission):** Mr. Chairman, those are funds for the employment of summer students. They are provided to the commission from the Canada Employment and Immigration Commission vote.

**Mr. Crofton:** So how would these opportunities be advertised? It is a fairly small budget, so obviously it is not going to include that many people.

**Mr. Smith:** This is a departmental allocation in respect to a government-wide program for the employment of summer students. This year it is called Challenge '85. I forget what it was called last year, but each year there is a government-wide initiative and all departments take part in it, and our allocation of money is small as befitting our size.

**Mr. Crofton:** Okay, thank you.

The next question is of a different tack. Earlier this morning, we discussed the matter of transportation of dangerous goods, and Mr. Marchand, you indicated—or one of your

[Traduction]

**Le sénateur Marchand:** Avant de demander à M. Potvin de vous répondre, je tiens simplement à vous rappeler que la déréglementation est quelque chose de tout à fait nouveau. Nous pouvons vous dire ce qui s'est passé jusqu'ici, mais nous ne pouvons tirer des conclusions définitives au sujet de l'avenir. M. Potvin voudrait peut-être ajouter quelque chose.

**M. Belsher:** Oui. J'aimerais que vous nous parliez de votre expérience.

**M. Potvin:** Je ne crois pas que ma réponse vous sera particulièrement utile, car l'administration des aéroports relève, évidemment, de Transports Canada, ainsi que les règlements en matière de sécurité. Par conséquent, je ne puis vous parler de l'impact éventuel sur les aéroports locaux ou les petits aéroports.

**Le sénateur Marchand:** Est-ce que vous parliez des aéroports ou plutôt des passagers qui les utilisent? Ce n'était pas très clair, mais de toute façon, cela relève de Transports Canada.

**M. Belsher:** Ah, bon. Je devrais peut-être adresser ma question à Transports Canada.

C'est tout pour l'instant, monsieur le président.

**Le président:** Très bien. M. Crofton.

**M. Crofton:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais, tout d'abord, vous demander quelques éclaircissements. J'ai remarqué dans les prévisions budgétaires qu'on mentionne le programme d'emploi pour les étudiants. J'aimerais en savoir plus long. S'agit-il de stagiaires qui vont éventuellement devenir employés permanents, ou plutôt d'un programme d'emplois d'été pour les étudiants?

**Le sénateur Marchand:** Je vais demander à M. Smith, notre contrôleur, de répondre à votre question.

**M. D.F. Smith (Contrôleur, Commission canadienne des Transports):** Monsieur le président, ces fonds sont prévus pour engager des étudiants pendant l'été. Ces fonds nous sont affectés à même le crédit approprié de la Commission canadienne de l'emploi et de l'immigration.

**M. Crofton:** Faites-vous de la publicité pour informer le public des possibilités d'emploi qui existent? Je vois qu'il s'agit d'un budget assez limité; vous ne pouvez évidemment pas engager beaucoup de gens.

**M. Smith:** C'est une affectation ministérielle dans le cadre d'un programme gouvernemental visant à engager des étudiants pendant l'été. Cette année, le programme s'appelle Défi 1985. Je ne me rappelle plus le titre qu'il avait l'année dernière, mais chaque année, l'initiative gouvernementale touche tous les ministères, et notre affectation budgétaire reflète tout simplement l'importance de la Commission.

**M. Crofton:** Très bien. Merci.

Maintenant, je voudrais passer à un autre sujet. Tout à l'heure, nous avons parlé du transport des marchandises dangereuses et vous, M. Marchand, ou un de vos fonctionnai-

## [Text]

people did, anyway—that your responsibility was limited to goods being transported by railway. Just recently there was a public hearing in Victoria about the trans-shipment of dangerous goods through that port, by and large making a connection with E and N Railway on Vancouver Island. It is a very contentious thing, and what was supposed to be a one-day hearing was three. I have not seen the transcript.

I would be interested to know what interjection or participation, if any, the commission might have had. Clearly, when you are shipping by marine to an island, which then becomes a railway responsibility, the railway cannot disassociate itself with the concerns. It may well involve expenditures of funds to satisfy the local concerns or to achieve the necessary degree of safety.

Now, what representations, if any, did the commission have in that particular case? Is there anything you would care to say about it?

**Senator Marchand:** Mr. Walter.

**Mr. Walter:** Mr. Chairman, the commission held those hearings. Some two years ago, I believe, the regional office of the commission in Vancouver did a study of the movement of dangerous goods by rail through the City of Vancouver, and in that study they pinpointed the dangers that existed in transferring rail cars from the rail yard to barges for transport to various parts of British Columbia, particularly to Vancouver Island. It was recommended certain steps be taken to remove that operation from the centre of the City of Vancouver. That report was accepted by the Railway Transport Committee and orders were issued for the removal of that traffic from the particular loading place. The hearing that has been conducted recently in Vancouver and in Victoria is an attempt to examine alternate ways of handling this traffic. The hearings have been held and the panel that looked into that question is currently in the process of writing a decision on what should be done about the matter.

• 1055

**Mr. Crofton:** So you are not prepared to indicate what your conclusions might be then.

**Mr. Walter:** I really do not know. Commissioner Jones was the chairman of the panel; two other commissioners sat with him. They have heard the evidence and they will decide the issue and report.

**Mr. Crofton:** Thank you. It is certainly an important issue on the Island. The Port of Victoria is a relatively small one and it has not only float planes and jet foils, but a substantial amount of marine traffic that is strictly related to tourism. It is quite a concern. I guess the residents are going to be awaiting the findings with interest.

I would like to change briefly, if I may, to one other, the whole matter of deregulation. Understandably, there is

## [Translation]

res, a indiqué que votre responsabilité se limite aux marchandises transportées par chemin de fer. Des audiences publiques ont récemment été tenues à Victoria au sujet du transport de marchandises dangereuses jusqu'à ce port, pour permettre la correspondance avec les chemins de fer E et N dans l'île Vancouver. C'est une question fort controversée, et au lieu de durer un jour, les audiences publiques ont pris trois jours en tout. Toutefois, je n'ai pas encore lu la transcription.

J'aimerais savoir si la Commission a joué un rôle quelconque dans cette affaire. De toute évidence, s'il s'agit du transport maritime vers une île, cela implique nécessairement les chemins de fer et ces derniers ne pourraient donc s'en dissocier complètement. D'ailleurs, certaines dépenses seront peut-être nécessaires pour dissiper les craintes des collectivités locales ou pour atteindre le degré de sécurité indiqué.

J'aimerais savoir si la Commission a reçu les instances de certains groupes dans cette affaire. Pourriez-vous nous dire ce qu'il en est?

**Le sénateur Marchand:** M. Walter.

**M. Walter:** Monsieur le président, la Commission a effectivement tenu des audiences. Il y a deux ans environ, si je ne m'abuse, le bureau régional de la Commission à Vancouver a mené une étude du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer vers la ville de Vancouver, et dans cette étude, ils ont fait le bilan des dangers que pouvait poser le transfert des marchandises des wagons de la gare aux péniches en vue de leur expédition vers d'autres régions de la Colombie-Britannique, et surtout, l'île de Vancouver. On a recommandé de prendre les mesures qui s'imposent pour transférer ces opérations du centre de la ville de Vancouver dans un autre lieu. Ce rapport a été accepté par le Comité du transport ferroviaire et la consigne officielle a été transmise aux autorités appropriées en vue de l'élimination de tout trafic du point de chargement en question. L'objet de l'audience récemment tenue à Vancouver et à Victoria était d'examiner d'autres moyens de transporter ces marchandises. Les audiences ont maintenant pris fin et le groupe chargé d'étudier cette question est actuellement en train de rédiger sa décision.

**M. Crofton:** Vous ne pouvez donc nous indiquer quelles seront vos conclusions.

**M. Walter:** Je les ignore. Le commissaire Jones était le président du groupe, et il était accompagné de deux autres commissaires. Ils ont entendu les témoignages et une fois qu'ils auront pris une décision, ils rédigeront le rapport.

**M. Crofton:** Merci. Bien entendu, cette question revêt une importance particulière pour les habitants de l'île. Le port de Victoria est relativement petit, ce qui ne l'empêche pas d'avoir non seulement des hydravions et des aéroglisseurs, mais aussi, énormément de trafic maritime qui découle du tourisme. C'est donc une préoccupation importante. J'imagine que les résidents attendront avec impatience les conclusions du rapport.

Je voudrais parler brièvement d'une autre question, c'est-à-dire la déréglementation. Il semble y avoir une certaine

## [Texte]

considerable concern abroad as to the ultimate effect this might have on the availability of service and the efficiency of service. How do you, sir, see your mandate being affected overall as deregulation takes place? Does this mean that your commission's responsibilities will be diminished or will they be greatly increased? Will you be expected to set up a substantial monitoring service to determine the adequacy of the service then being provided, particularly to smaller communities, and whether the rates are fair and reasonable? What do you see as your mandate?

**Senator Marchand:** We are trying to implement the policy outlined by the Minister of Transport and deregulate as much as possible. In the matter of licensing, for example, we changed our philosophy with respect to the establishment of fares and rates in order to favour competition as much as possible. What the effect will be in the long run, we do not know yet. But we do know that now it takes much less time to get a licence from the CTC than it used to. In the case of rate fixing, it may be very short. If there is no complication, we can change the rate on one day's notice. This kind of change is taking place according to the policy outlined by the Minister of Transport.

**Mr. Crofton:** I would certainly hope that the commission's responsibilities would not be diminished, because I think the potential for difficulty goes up as the number of smaller transportation outfits get in the game. There is a certain sort of bidding war for the available traffic. There is always a risk that corners will get cut on safety, on a whole range of things. It will be very interesting to see what your mandate becomes as deregulation takes place.

**Senator Marchand:** Mr. Potvin would like to add a few words.

**Mr. Potvin:** When the government introduced the new Canadian air policy, as it was referred to in the deregulation, one of the concerns expressed in that policy was the need to monitor just the types of things you are talking about, sir. The Canadian Transport Committee had a hearing last summer during which they visited a number of northern and remote communities to address the particular issue of adequacy of air service.

• 1100

One of the recommendations of the report, which is now public, is that there be a monitoring program set up for various parts of the country. The purpose of the monitoring will be just to focus on what happens to the adequacy of air service in a less-regulated environment, both in terms of the variety of services offered and also the fares. The modalities of implementation of that particular recommendation on a monitoring program for these areas is being addressed by the committee now, and I am confident that, in the very near future, we will be able to come to grips with the implementation, with precisely how this will work, what kinds of reports

## [Traduction]

préoccupation à l'étranger quant à l'effet ultime de la déréglementation sur la disponibilité et l'efficacité des services. D'après vous, comment influera-t-elle en général sur votre mandat? Implique-t-elle une augmentation ou une baisse de responsabilités pour votre commission? Est-ce qu'on s'attendra, en outre, à ce que vous établissiez un service de surveillance important, pour déterminer si les services fournis sont suffisants, surtout dans les plus petites localités, et si les tarifs sont raisonnables? Comment concevez-vous votre rôle dans le domaine de la déréglementation?

**Le sénateur Marchand:** Nous essayons de mettre en application la politique établie par le ministre des Transports, qui prévoit un maximum de déréglementation. En ce qui concerne l'octroi des permis, par exemple, nous avons modifié les principes qui régissent l'établissement des tarifs afin de stimuler la concurrence. Mais pour l'instant, nous ignorons quelles en seront les conséquences à long terme. Par contre, nous savons qu'il faut désormais beaucoup moins de temps pour obtenir un permis de la CCT. Pour ce qui est de l'établissement des tarifs, le délai peut être très court. S'il n'y a pas de problème particulier, nous pouvons changer les tarifs avec un préavis d'un jour seulement. Voilà le genre de changements que nous essayons d'effectuer, conformément à la politique établie par le ministre des Transports.

**M. Crofton:** J'espère que les responsabilités de la Commission ne seront pas diminuées, car d'après moi, on risque d'avoir plus de difficultés à mesure qu'augmente le nombre de petites compagnies de transport. En ce moment, celles-ci se font la guerre pour obtenir une part du marché. On peut toujours décider d'être moins strict en matière de sécurité, ou pour toutes sortes de choses. Il sera intéressant de suivre l'évolution de votre mandat à mesure que la réglementation sera levée.

**Le sénateur Marchand:** M. Potvin voudrait ajouter quelque chose.

**M. Potvin:** Lorsque le gouvernement a établi sa nouvelle politique dans le domaine du transport aérien, c'est-à-dire sa politique de déréglementation, certains ont insisté sur le fait qu'il faudrait absolument surveiller la situation dans différents secteurs, comme vous l'avez dit vous-même. La Commission canadienne des transports a tenu une audience l'été dernier pendant laquelle ses membres se sont rendus dans un certain nombre de localités du nord et des régions éloignées du pays pour déterminer justement dans quelle mesure les services aériens qui leur sont fournis répondent à leurs besoins.

L'une des recommandations du rapport, qui a été rendu public, c'est qu'un programme de contrôle ou de surveillance soit établi dans différentes régions du pays. L'objet de ce programme sera de contrôler, dans le cadre du nouveau système moins réglementé, la qualité du service aérien, tant sur le plan de la variété des services offerts que sur celui des tarifs pratiqués. Le Comité est déjà en train d'examiner les modalités d'exécution de cette recommandation, visant l'instauration d'un programme de contrôle pour ces régions, et je suis convaincu que nous saurons dans un avenir très rapproché comment ce système fonctionnera, et quel genre de rapports

[Text]

will be available, not only to the commission but to the public. So, it is an issue we have recognized. It was recognized in the policy which the committee has addressed through its public hearing and is now simply in the implementation stage.

**Senator Marchand:** The research branch is monitoring the change, concerning the level of service and rates. So, after a certain period of time, we will be able to give some figures on that.

**Mr. Crofton:** Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Could I have a brief supplementary? I must confess my ignorance. I was not aware of the report. I knew the work had been done, but I was not aware the report had been released. Could you advise the committee, briefly, of some of the principal findings of the report? On the northern air aspect.

**Senator Marchand:** Mr. Potvin will give the answer.

**Mr. Potvin:** The principal theme of the report was that, different than perhaps in the more mature parts of the system, the development in the northern and remote areas—transportation was a necessity. Because it was a necessity, one had to be more concerned about the fragile nature of the network. Now, leading from that, there were a number of specific recommendations on steps which could be taken. For example, it was indicated that in applications for service between northern and southern points—and by northern and southern, I am not referring in the normal context, but the policy context where there is a line of demarcation between northern and southern Canada—it indicated there were some of those routes which seemed perhaps could stand more competition than they presently have, and asked the committee, in its review of licence applications for service on those routes, to take into account the advantages of competition.

On the other hand, the report indicated the committee had to be extremely careful on intra-northern routes, and again using the same definition, because they are more fragile as a result of the market densities, but also because certain segments of the route, in fact, are segments of a total route structure and cannot be looked at in isolation.

There was a recommendation, of course, to establish this monitoring program which I addressed previously. There was a recommendation that the advantages of lower-cost air travel be extended to the extent possible into northern remote areas, and the committee was asked, in its review of tariff filings, to take that into account.

There were a number of recommendations which dealt with issues which were not properly the purview of the Air Transport Committee or the Canadian Transport Commission. The committee felt it had an obligation to report these and to make them known to the people who had the responsibility for their implementation. For example, the greater use of native

[Translation]

pourront être mis à la disposition non seulement de la commission mais du grand public. Il s'agit donc d'une question dont nous avons reconnu l'importance. Celle-ci avait d'ailleurs déjà été reconnue dans la politique que le Comité a examinée en audiences publiques et qui en est maintenant à l'étape de mise en application.

**Le sénateur Marchand:** La section de la recherche est en train de surveiller les changements qui s'opèrent tant du côté du service que des tarifs. Nous pourrions, après un certain temps, vous fournir des chiffres là-dessus.

**M. Crofton:** Merci. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Puis-je poser une petite question supplémentaire? Je dois avouer mon ignorance. Je ne connais pas le rapport. Je savais qu'un certain travail avait été fait, mais j'ignorais qu'un rapport était sorti. Pourriez-vous résumer brièvement pour le Comité les principales conclusions qui figurent dans ce rapport? Celles qui concernent le transport aérien dans le Nord.

**Le sénateur Marchand:** M. Potvin répondra à votre question.

**M. Potvin:** Le thème du rapport c'est que, contrairement à ce qui se passe pour les parties les plus avancées du système, le développement dans le Nord et dans les régions isolées... dans ces régions, le transport est essentiel. Et parce qu'il est essentiel, il nous a fallu tenir davantage compte de la fragilité du réseau. A partir de là, un certain nombre de recommandations sur les mesures à prendre ont pu être formulées. Par exemple, dans le cas des demandes concernant un service reliant une localité du Nord et une localité du Sud—et lorsque je parle du Nord et du Sud, ce n'est pas dans le contexte habituel, mais dans celui des politiques, où il existe une ligne de démarcation entre le Nord et le Sud du pays—on a proposé qu'il y ait davantage de concurrence sur certains trajets et que le Comité tienne compte des avantages de la concurrence lorsqu'il examine les demandes de permis pour ces mêmes trajets.

Le rapport souligne d'autre part que le Comité doit faire très attention pour ce qui est des trajets à l'intérieur de la zone du Nord étant donné que ceux-ci sont plus fragiles à cause de la densité du marché et que certains tronçons sont en fait des segments de tout un réseau, de sorte qu'ils ne doivent pas être examinés isolément.

Il y a bien sûr une recommandation visant la création du programme de contrôle dont je viens de parler. Le rapport recommande par ailleurs que les services de transport aérien bon marché soient étendus pour englober le maximum de localités isolées du Nord, et il demande au Comité d'en tenir compte dans son examen de demande d'autorisation de tarif.

Certaines recommandations portent également sur des questions qui ne relèvent pas directement du Comité du transport aérien ni de la Commission canadienne des transports. Le Comité estimait qu'il devait en faire état et y sensibiliser les futurs responsables de leur application. Je pourrais citer à titre d'exemple l'emploi plus fréquent des

## [Texte]

peoples' languages in providing customer service and in-flight safety announcements. These are now in the process of being brought to the attention of responsible authorities.

There were recommendations dealing with infrastructure, both airway and airports, and these are being brought to the attention of those responsible.

There were recommendations which dealt with greater employment opportunities for native peoples, and these are being brought to the federal and provincial departments responsible.

So that is the general thrust of it, sir. There is a summary report which simply captures the gist of the recommendations, it is not a long document to read, and then there is the full report, sir.

• 1105

**The Chairman:** I must say I am glad Mr. Forrestall asked a supplementary because I pricked up my ears at the answer to your other question. When was the report released to the public, and as a matter of procedure, does the CTC, the Canadian Transport Commission, or the Railway Transport Committee automatically send a copy of that to the Standing Committee of the House of Commons on Transport?

**Mr. Potvin:** The summary report was issued in November; the final report was issued at the end of March—March 25, I believe, sir. It is my understanding that the procedures call for a copy to go to every Member of Parliament; but, without ducking the question, that is not my area of expertise.

**The Chairman:** More as a matter of academic interest, I do not know where it went, but I guess the committee certainly could get copies of both the report and the summary. As a matter of procedure, I think it might help to direct that to the standing committee... when any reports are released specifically to the public... not to mention all the other paper that goes to members' offices which sometimes gets lost in the shuffle. If things were to be directed to officials of the committee, who are sometimes more responsible, they would get proper attention and circulation.

As I said, I do not know but it caught me by surprise. Quite frankly, this fall the standing committee was thinking in a tentative way in some discussions we had, and I know some other people in the Department of Transport were hoping that we might examine the services in the north, and the adequacy of them, along with some of the matters you just mentioned.

Perhaps it was your report which stimulated these unofficial discussion with the steering committee; however, I am very interested in the report and we will get it eventually. I would hope, in the future, that it comes directly to the clerk so he can get hold of ye old chairman, who can then discuss it semi-officially with the steering committee.

## [Traduction]

langues autochtones pour les services aux clients et pour les explications en matière de sécurité données à bord des appareils. Les autorités responsables seront saisies de toutes ces questions.

Il y a également des recommandations qui traitent de l'infrastructure, c'est-à-dire des aéroports et des pistes de décollage et d'atterrissage, recommandations qui seront elles aussi communiquées aux responsables.

Enfin, il y a des recommandations portant sur la multiplication des possibilités d'emplois pour les autochtones, recommandations qui seront soumises aux ministères fédéraux et provinciaux responsables.

Voilà donc, monsieur, les principaux éléments. Il existe un résumé qui donne l'essentiel des recommandations et qui ne demande pas beaucoup de temps à lire, et il y a le rapport complet.

**Le président:** Je dois dire que je suis heureux que M. Forrestall ait posé une question supplémentaire, car la réponse donnée à l'autre question que vous aviez posée a piqué mon intérêt. Quand ce rapport a-t-il été rendu public et en règle générale la Commission canadienne des transports ou le Comité du transport ferroviaire envoient-ils automatiquement un exemplaire de ce genre de choses au Comité permanent des transports?

**M. Potvin:** Le résumé a été publié en novembre, tandis que le rapport final est, je pense, sorti à la fin du mois de mars, le 25, il me semble. Si j'ai bien compris la procédure, un exemplaire doit être envoyé à chaque député. Je n'essaie pas de m'esquiver, mais je ne suis pas expert en la matière.

**Le président:** Je pose la question tout simplement par intérêt. Je ne sais pas ce qu'il en est advenu, mais j'imagine que le Comité a dû recevoir des exemplaires et du rapport et du résumé. Pour ce qui est de la marche à suivre, il serait peut-être utile que ce genre de documents soient envoyés au Comité permanent... lorsque des rapports sont diffusés au public... sans parler des autres documents qui sont envoyés aux députés et qui se perdent dans le flot de papier qui inonde leur bureau. Il me semble que si ces documents étaient envoyés aux membres du Comité, qui sont parfois plus responsables, ils joueraient de l'attention et de la diffusion qu'ils méritent.

Comme je viens de le dire, je ne sais pas... mais cela m'a quelque peu surpris. Cet automne, le Comité permanent a abordé la question dans le cadre de certaines discussions, et je sais que d'autres fonctionnaires du ministère des Transports espéraient nous voir examiner la question des services dans le Nord et un certain nombre des autres questions que vous avez mentionnées.

C'est peut-être votre rapport qui a provoqué ces discussions officieuses parmi les membres du Comité directeur. Quoi qu'il en soit, je suis très intéressé par ce rapport et nous le recevrons éventuellement. J'espère qu'à l'avenir les rapports de ce genre seront envoyés directement au greffier afin qu'il puisse communiquer avec le président qui pourra alors en discuter de façon semi-officielle en réunion du Comité directeur.

[Text]

**Mr. Potvin:** I would have to apologize sir, if there has been a gap in our procedures.

**The Chairman:** No, I just do not know.

I do not know, but regardless of what happens in the future, that would be a more constructive way to do it because there is a lot of paper which comes to members' offices. I do not remember seeing it, but we have had discussions about that very subject in terms of what we are going to do, perhaps this fall, and your report is obviously very relevant. Thank you very much.

Monsieur Plourde.

**M. Plourde:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais revenir à l'une des questions que M. Gray a posées tout à l'heure au sujet de VIA Rail. L'automne dernier, à la demande de VIA Rail ou du CN, vous avez tenu des audiences publiques à Rivière-du-Loup, à Rimouski et ailleurs, en vue de fermer des gares ou de modifier d'autres gares. Pour la première fois de connaissance de la CCT, j'ai trouvé que vous avez rendu votre décision très rapidement, contrairement à d'autres décisions. Votre décision a été rendue en moins de 60 jours, mais, à ma grande surprise, elle se conformait exactement à ce que VIA Rail voulait avoir, soit la fermeture de certaines gares et la construction d'abris d'autobus pour d'autres gares.

Ma question est la suivante: lorsque vous tenez des audiences et que vous entendez des intervenants, prenez-vous ces interventions-là au sérieux ou si vous avez déjà une idée préconçue? En d'autre termes, la décision est-elle déjà prise?

**Le sénateur Marchand:** Monsieur le président, il n'est pas facile de répondre à cette question. Si vous nous demandez si nous sommes de bonne foi, je vous dirai qu'il ne fait aucun doute que nous le sommes. Quand on fait une enquête, c'est pour entendre les opinions de ceux qui sont intéressés et qui veulent intervenir. Il peut arriver que la décision soit conforme à ce que VIA Rail demande, si le comité juge que VIA Rail a bien établi son cas. Dans d'autres cas, cela peut être le contraire. Je ne peux pas vous donner d'autre réponse, et je ne pense pas que personne d'autre puisse vous en donner une autre.

• 1110

**M. Plourde:** Ne pensez-vous pas que les gens d'une région particulière sont les mieux placés pour exposer leurs demandes devant une commission comme la Commission canadienne des transports? Lorsque vous tenez des audiences, ces gens-là comparaissent devant vous et vous donnent des arguments valables pour garder une gare ouverte, mais lorsque le rapport sort, aucune de leurs demandes ne leur est accordée. Trouvez-vous normal qu'une région comme l'Est du Québec soit aussi dépourvue de moyens de transport?

**Le sénateur Marchand:** Ecoutez, on pourrait étendre cet argument aux embranchements ferroviaires, par exemple, qui ont pu être abandonnés dans l'Ouest ou ailleurs, alors que les gens de l'endroit voulaient les conserver. Cela veut dire qu'on n'écouterait que les gens de la région et qu'on devrait rendre

[Translation]

**M. Potvin:** Je vous présente mes excuses, monsieur, si nous avons manqué une étape.

**Le président:** Je ne sais pas ce qui s'est produit.

Cependant, quoi qu'il arrive à l'avenir, ce serait beaucoup plus constructif de procéder de la sorte, compte tenu de la montagne de papier qui s'accumule dans les bureaux des députés. Je ne me souviens pas de l'avoir vu, mais je sais que nous avons discuté de ce que nous pensions faire à ce sujet, peut-être dès cet automne, et votre rapport est tout à fait pertinent. Merci beaucoup.

Mr. Plourde.

**Mr. Plourde:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to come back to a question Mr. Gray asked earlier on concerning VIA Rail. Last fall, following a request made by VIA Rail or by the CN, you held public hearings in Rivière-du-Loup, in Rimouski and elsewhere to discuss the closing of some stations and the modification of others. It is the first time I have seen the CTC hand down a decision so quickly. It only took you 60 days, but what surprised me the most was that your decision corresponded exactly with what VIA Rail had asked for, namely the closing of certain stations and the construction of bus shelters for others.

My question is the following: when you hold hearings and when witnesses appear before you, do you take what they have to say seriously or are your minds already made up? In other words, have you already decided?

**Senator Marchand:** Mr. Chairman, that question is not an easy one to answer. If you are asking me whether or not we are sincere, I would have to say that there is no doubt whatsoever about that. When we carry out an inquiry, it is because we want to hear the opinions of those who are interested in the matter and who wish to be heard. It can happen that our decision meets with VIA Rail's request, but if that is the case, it is because the committee will have found that VIA Rail presented a good case. In other instances, it might very well be the contrary. I can give you no other answer than that, and I do not think anyone else could do better.

**Mr. Plourde:** Would you not agree that those people within a region are in a better position to explain their claims to a body such as the CTC? When you are having hearings, those people appear before you, explaining with the right arguments why a station should remain open, but when the report is tabled, none of their requests have been granted. Is it normal, do you think, that a region such as the eastern part of Quebec be deprived as it is of any means of transportation?

**Senator Marchand:** Well, this line of reasoning could be for instance extended to rail subdivisions that have been abandoned in the west or elsewhere, even though people there wanted to retain them. This would mean that we would only listen to those local people and that our decision should only be

[Texte]

une décision conforme à leurs désirs. Eh bien, ce n'est pas le but de la Commission canadienne des transports. Pour la Commission, il s'agit de savoir s'il est dans l'intérêt public que ces choses-là soient maintenues.

**M. Plourde:** Si c'est dans l'intérêt public... Je vais vous donner un exemple. Vous connaissez la région de l'Est du Québec.

**Le sénateur Marchand:** Oui.

**M. Plourde:** Il y a une gare à Saint-Alexandre de Kamouraska. Lors des audiences, on a décidé de démolir cette gare. Saint-Alexandre est sur la route 51 que dessert le *Transcontinental*, de Pohénégamook. Actuellement, il n'existe aucun service ferroviaire dans la région du Pohénégamook. Il y a deux ans, il y avait un service qui partait d'Edmundston avec embranchement à Saint-André. Actuellement, il n'existe plus de service. Les gens du Pohénégamook, pour aller prendre le train, doivent se rendre à Rivière-du-Loup. Les gens de Saint-Alexandre, pour aller prendre le train, doivent se rendre à Rivière-du-Loup. Il y a 28 kilomètres entre Saint-Alexandre et Rivière-du-Loup, et il n'y a aucun service de taxi, aucun service d'autobus.

La Commission canadienne des transports a entendu les intervenants, et on a décidé de démolir la gare de Saint-Alexandre. Ma question est la suivante: est-ce qu'il y a des moyens d'intervenir auprès de la Commission canadienne des transports pour lui demander de faire quelque chose pour que Saint-Alexandre ait au moins un abri pour les passagers qui veulent prendre le train?

**Le sénateur Marchand:** Vous parlez d'un cas particulier. Je peux m'engager à le revoir moi-même avec les intéressés et si quelque chose peut être fait, je le ferai. Seulement, les principes desquels vous partez m'inquiètent un peu. On n'aurait même pas besoin de faire d'audiences publiques; on aurait simplement qu'à consulter les municipalités et les gens de l'endroit. Ce n'est pas la fonction de la Commission. Mais enfin, si vous voulez que nous tentions de réviser cette décision, eh bien, adressez-vous à nous et nous verrons ce qu'il est possible de faire.

**M. Plourde:** À titre de suggestion, monsieur le président, la Commission pourrait-elle, après avoir entendu les intervenants, informer le député qui représente ce comté de sa décision avant de présenter son rapport final, de façon à ce qu'on puisse essayer de corriger ces situations-là?

**Le sénateur Marchand:** Je ne crois pas que cela fasse partie des devoirs de la Commission canadienne des transports. La Commission doit informer le ministre. Bien souvent, il est le seul à être informé. Bien souvent, c'est lui qui a le rapport le plus complet. C'est au ministre de voir s'il y a lieu d'informer les députés. Ce n'est pas à nous, parce qu'on ne va pas commencer à distribuer des renseignements à tous les députés.

**M. Plourde:** Non. Ma question est la suivante. Vous êtes un organisme quasi judiciaire, comme vous le disiez au début. Quand le rapport est rendu public, on ne peut plus intervenir. Est-ce qu'on pourrait intervenir avant que votre rapport soit rendu public?

[Traduction]

based on their wishes. This is not the CTC's objective. But for the commission, it is a matter of ensuring that a service is maintained when it is in the public interest to do so.

**Mr. Plourde:** When it is in the public interest... Let me give you an example. You know the eastern part of the Province of Quebec.

**Senator Marchand:** Well, indeed.

**Mr. Plourde:** There is a station at Saint-Alexandre de Kamouraska. After some hearings, it has been decided to dismantle the station. Saint-Alexandre is on Highway 51 and is thus on Pohénégamook's transcontinental line. At present, there is no rail service in Pohénégamook's area. Two years ago, there was a service from Edmundston with a subdivision at Saint André. At present, there is no service at all. The people of Pohénégamook have to go to Rivière-du-Loup to board a train, and the people of Saint-Alexandre are in the same case. There are 28 kilometres between Saint-Alexandre and Rivière-du-Loup, but no taxi nor bus is to be found there.

The Canadian Transport Commission has heard from interested parties, yet it has been decided to dismantle Saint-Alexandre station. This is my question: is it possible to appeal to the Canadian Transport Commission so that some steps are taken and that the Saint-Alexandre passengers obtain at least a shelter?

**Senator Marchand:** This is a specific case you are mentioning. I can give you the assurance that I will personally review the situation with the interested parties, and if something is possible, it will be done. However, your underlying principles somewhat concern me. Public hearings would not even be needed; a mere consultation with municipalities and local people would be enough. This is not the commission's mandate, but let us say that if you want this decision reviewed, ask us and we will see what we can do.

**Mr. Plourde:** May I suggest, Mr. Chairman, that the commission could, after hearing the interested parties, inform the member of this riding of their decision before tabling their final report, so that we might try and have those situations corrected?

**Senator Marchand:** I do not think this would be part of the CTC's mandate. The commission must advise the minister and, quite often, the minister is the only person to be informed. Very often, the minister has the most comprehensive report. It is up to the minister to decide whether it is appropriate to inform the members. It is not our duty, because we are not about to start circulating all kinds of data to every member.

**Mr. Plourde:** No, you are not, but my question is the following: the commission is a quasi-judicial body, as you said at the outset. When the report is officially tabled, nothing else can be done. Would there be any recourse for the tabling of your reports?

[Text]

**Le sénateur Marchand:** Eh bien, rien n'empêche les députés de comparaître devant le comité d'enquête et de donner leur opinion.

**M. Plourde:** Mais de quelle manière peut-on savoir . . .

**Le sénateur Marchand:** S'il y a une enquête publique, vous devriez être en mesure de le savoir.

**M. Plourde:** Lorsque vous faites une enquête publique, vous la faites sur place. Vous en avez fait une à Rivière-du-Loup, on vous a fait des représentations, et rien n'a été retenu de nos représentations.

• 1115

**Le sénateur Marchand:** Non. À savoir si le député doit particulièrement être consulté, je dis que le député peut, lorsqu'il apprend qu'il y a une audience publique, demander de comparaître et de parler au nom de ses électeurs.

**M. Plourde:** Pour ce qui est de la gare de Saint-Alexandre, ma demande devrait être faite à la Commission canadienne des transports ou au ministère des Transports?

**Le sénateur Marchand:** Dans ce cas, je crois que l'enquête a été faite par la Commission.

Mr. Walter, do you remember whether this inquiry was made by us or by Transport Canada?

**Mr. Walter:** I am not aware. I might call on Commissioner Drainville. He was directly involved in hearings in that part of the country.

**M. Drainville:** Oui, monsieur le président, j'ai effectivement présidé le panel qui a entendu cette demande. Et je vous remercie pour vos remarques en ce qui a trait à la rapidité de la décision. Il arrive des fois que l'on puisse le faire dépendant du nombre de témoignages que nous devons entendre.

Il n'est pas dans notre habitude d'essayer d'interpréter en public les raisons de nos décisions, dans un sens ou dans l'autre. Mais je peux quand même vous assurer que, lors de ces audiences, on doit peser un certain nombre de facteurs et, dans le cas des gares, il faut considérer le nombre d'usagers, la distance . . . Vous dites qu'il y a environ 16 ou 17 milles entre Saint-Alexandre et Rivière-du-Loup, on a sûrement dû tenir compte de ce facteur.

Maintenant pour répondre plus particulièrement à votre question, je peux vous suggérer, vu que les fonds consacrés à VIA Rail viennent directement du ministère et non pas de la Commission, d'adresser votre demande à VIA Rail, dont une copie devrait être envoyée au ministre, pour que soit réinstallé un abri ou une gare.

En ce qui a trait à notre décision, les délais d'appel sont passés depuis longtemps. Il serait très difficile, même impossible, de rouvrir le dossier. Je vous suggérerais donc, monsieur Plourde, d'adresser votre demande à VIA Rail, avec copie au ministre.

**M. Plourde:** Ma deuxième question a trait aux audiences que vous avez tenues à Rivière-du-Loup il y a près de trois ans concernant des subventions aux producteurs de tourbe de l'est du Québec et du Nouveau-Brunswick. Ce sont de gros

[Translation]

**Senator Marchand:** There is nothing to prevent a member from appearing before the commission of inquiry in order to make his opinions known.

**Mr. Plourde:** But how could we know . . . ?

**Senator Marchand:** When there is a public inquiry, you should be able to know.

**Mr. Plourde:** When you are having a public inquiry, you are doing it locally. There was one at Rivière-du-Loup, representations have been given, but to no avail.

**Senator Marchand:** Indeed. Now, as to whether the member should specifically be consulted, let me say to you that the member, as soon as he is aware that a public inquiry will be held, can ask to appear on behalf of his constituents.

**Mr. Plourde:** Again in the case of the station at Saint-Alexandre, should I send my request to the commission or to the department?

**Senator Marchand:** In this particular case, I believe the inquiry has been held by the commission.

Monsieur Walter, vous souvenez-vous si l'enquête a été faite par nos soins ou par Transports Canada?

**M. Walter:** Je l'ignore. Je pourrais le demander au commissaire Drainville puisqu'il a lui-même participé aux enquêtes qui ont eu lieu dans cette région du pays.

**Mr. Drainville:** Yes, indeed, Mr. Chairman, I have chaired the panel which has reviewed this specific request. May I also thank you for what you have been saying about the swiftness of our decision. This is indeed something we can sometimes do, depending on the number of witnesses we have to hear.

It is not customary for us to try and interpret publicly the reasons underlying our decisions, in either direction. I can however assure you that, during these hearings, a number of factors have to be balanced and, in the case of stations, we have to take into consideration the number of users, the distance . . . You are saying there are approximately 16 or 17 miles between Saint-Alexandre and Rivière-du-Loup, and this specific factor has had to be taken into consideration.

Now, to answer your question more specifically, given the fact that the funds going to VIA Rail come directly from the department, as opposed to the commission, may I suggest that you inquire directly from VIA Rail, and that a copy be sent to the minister, as far as the erection of a shelter or a station is concerned.

In terms of our decision, the appeal deadline has already lapsed a long time ago. In the circumstances, it would be very difficult, almost impossible, to reopen the matter. I would then suggest to you, Mr. Plourde, to direct your request to VIA Rail and to send a copy to the minister.

**Mr. Plourde:** My second question deals with your hearings, three years ago, at Rivière-du-Loup concerning the grants to peat producers in eastern Quebec and in New Brunswick. Those are indeed very large producers and those hearings had

## [Texte]

producteurs de tourbe, et les audiences avaient été demandées par la Chambre de commerce de Rivière-du-Loup dans le temps parce que le Nouveau-Brunswick recevait alors des subventions pour ce produit qui devait être exporté aux États-Unis. La décision rendue a été en faveur des producteurs de tourbe de l'est du Québec. Par contre, vous avez des producteurs de tourbe sur la Côte-Nord, à Baie-Comeau et à Sept-Îles et, par cette décision, on les pénalise puisque la Commission n'a pas tenu compte de leurs vues. Probablement que les représentants de cette région n'avaient pas exprimé le désir d'être entendus.

Je cherche à savoir si vous pouvez réviser cette décision pour favoriser les producteurs de tourbe de la Côte-Nord afin qu'ils aient également droit aux subventions.

**M. Drainville:** Monsieur le président, si vous voulez me permettre de vérifier un point technique. J'ai également participé à ces audiences. Il s'agissait du cas Morneau, comme vous le savez, concernant le transport de tourbe. Il fallait décider si on devait accorder des subsides pour la tourbe transportée hors frontière, c'est-à-dire vers les États-Unis.

• 1120

Il y a deux réponses à votre question. Premièrement: oui, vous avez raison, les gens de la Côte-Nord n'étaient pas représentés à ces audiences et ils n'ont pas présenté de demande pour avoir des subsides. Deuxièmement: même s'ils avaient participé à cette audience-là, on n'aurait pu que leur dire, encore une fois, de s'adresser au ministre parce que la Côte-Nord ne fait pas partie de ce qu'on appelle le territoire sélectionné, ou de ce qu'on appelle en anglais *selected territory*, qui va de Lévis vers l'est, c'est-à-dire cette portion du Québec, de Lévis, et qui comprend toutes les Maritimes. Pour que ces gens puissent éventuellement bénéficier du même genre de subsides, il faudrait amender la réglementation pour inclure la Côte-Nord dans le territoire sélectionné.

**M. Plourde:** Merci, monsieur le président.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Plourde. Mr. Baker.

**Mr. Baker:** Thank you, Mr. Chairman.

My first question—and I hope I will get a thorough answer to my question—is to seek an opinion from Mr. Marchand regarding an opinion which I think is held by most elected representatives, and I think pretty clearly put in an article. I am going to read just a couple of paragraphs and then I would like Mr. Marchand to comment on it. It involved a case study of the May 1984 new Canadian airline policy. Sections of it read:

In truth, civil servants, Crown corporations and regulatory agencies are involved intimately and powerfully in the business of policy making. Their near-monopoly on information gives them disproportionate influence in the policy process. The civil service, moreover, is often closely aligned with an influential elite, the major airlines creating a powerful network of protection. Regulatory agencies and the civil service in the policy process must be redefined so that the pre-eminence of our representational system can be re-established. The intimate relationship that existed between

## [Traduction]

been requested by the Chamber of Commerce of Rivière-du-Loup because, at that time, New Brunswick was receiving grants in assistance to their exporting to the United States. The then decision was in favour of eastern Quebec's peat producers. On the other hand, there were also producers on the North Shore, at Baie Comeau and Seven Islands, producers who were penalized because of that decision, since the commission had not given due consideration to their views, maybe that the representatives of that area had not requested to be heard.

I would like to know whether you could review your decision so as to assist our North Shore peat producers and help them get the same kind of grants.

**Mr. Drainville:** Mr. Chairman, I would like to check a purely technical matter. I was also at these hearings. As you know, this was the Morneau case concerning the transportation of peat and we had to decide whether grants should be given in the case of transboundary transportation of peat or, more specifically, its export to the United States.

There are two answers to your question. First of all, you are indeed right, the people of the North Shore were not represented at these hearings and they have not requested subsidies. Second, even if they had participated in these hearings, they would no doubt have been told, once again, to consult the Minister because the North Shore is not part of what is called "selected territory", which stretches from Lévis towards the east and includes all the Maritime Provinces. If the North Shore is to benefit also from these subsidies, it will be necessary to change the regulations and include this area in the selective territory.

**Mr. Plourde:** Thank you, Mr. Chairman.

**Le président:** Merci, monsieur Plourde. Monsieur Baker.

**M. Baker:** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, j'aimerais que M. Marchand réagisse, aussi complètement que possible, à une opinion exprimée par la plupart des représentants élus et qui est exposée assez clairement dans un article dont je vais vous lire quelques paragraphes, après quoi je demanderais à M. Marchand de réagir. L'article concerne une étude de cas au sujet de la nouvelle politique canadienne en matière de transport aérien formulée en mai 1984, et je cite:

En réalité, les fonctionnaires, les sociétés d'État et les organismes de réglementation participent de très près à l'élaboration de la politique et influent sur ce processus de façon très marquée. En effet, le quasi-monopole qu'ils détiennent sur l'information leur confère un pouvoir disproportionné. En outre, la Fonction publique a souvent été l'alliée d'une élite influente, soit les grands transporteurs aériens, pour former un réseau de protection puissant. Dans le cadre du processus d'élaboration des politiques, il faut redéfinir les rôles des organismes de réglementation et de la

*[Text]*

the civil service, the Canadian Transport Commission and the airline industry... In August 1983 it was publicly revealed that bureaucrats and CTC officials held free airline passes

Well, I will not go into that impropriety:

accepting such favours from those who were to regulate.

The article goes on to say:

The CTC have become the primary source of policy. It was setting policy with little review or direction from government.

**Mr. Belsher:** Who is the author?

**Mr. Baker:** I will tell you exactly where I am quoting from. Let us be fair to the CTC.

**Mr. Belsher:** No. Let us be fair, so that we understand where you are coming from.

**Mr. Baker:** Well, the article is entitled "Control of Policy", an article written by the former Minister of Transport, Lloyd Axworthy. The date is April 1985.

**Mr. Forrestall:** Could I just intervene here for a moment, Mr. Chairman?

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, it really questions the power the Cabinet has over the CTC when we have a former Minister of Transport suggesting changes. I do not know if Mr. Marchand has read the article, but I wanted to have his comments on certain things in the article as it relates to the power of the Cabinet to set policy and to control the CTC in policy-making decisions. Were you objecting to my reading from the article?

**The Chairman:** I wanted you to identify the article, which is the only objection I had. To be fair to the witness, we want to know what oracle you were quoting. You have identified the author and the date. Mr. Marchand is a big, grown, mature man. It is a fair comment, as far as I am concerned. I thought it was directed more to the CTC's making policy than the Cabinet, though, from the portion you read.

**Mr. Baker:** Let me just conclude my observation on the article. A former Minister of Transport who says this... He says, first, that it shows that many of the supposed virtues of the regulatory system are the defence of elites who benefit from them.

A government interested in reform must redefine the limit and role of regulatory agencies which, like the CTC, have assumed the role of policy-maker.

Then he commended the new government's attempts to bolster the scope of Minister's offices. He commended the new government. Then he said:

I believe these resources should be directed to policy planning.

*[Translation]*

Fonction publique afin de rétablir la prééminence du système représentatif. Les liens étroits qui existaient entre la Fonction publique, la Commission canadienne des transports et les transporteurs aériens... En août 1983, le public a appris que les bureaucrates et fonctionnaires de la CCT détenaient des laissez-passer gratuits...

Eh bien, je ne m'attarderai pas à cet abus:

... qui leur avaient été remis par ceux mêmes qui devraient faire l'objet de la réglementation.

L'article poursuit en ces termes:

Aujourd'hui, la CCT élabore la majorité des politiques et ce, sans que le gouvernement n'ait droit de regard.

**M. Belsher:** Qui en est l'auteur?

**M. Baker:** Je vais être juste envers la CCT et vous dire exactement d'où j'ai tiré cette citation.

**M. Belsher:** Cela nous aidera aussi à comprendre ce à quoi vous voulez en venir.

**M. Baker:** L'article s'intitule «Le contrôle de la politique», il date d'avril 1985 et il a été écrit par l'ancien ministre des Transports, Lloyd Axworthy.

**M. Forrestall:** Me permettez-vous d'interrompre, monsieur le président?

**M. Baker:** Monsieur le président, cet article, dans lequel l'ancien ministre des Transports propose des changements, met en doute, en réalité, les pouvoirs qu'exerce le Cabinet sur la CCT. Je ne sais pas si M. Marchand a lu cet article, mais j'aimerais obtenir sa réaction quant au pouvoir du Cabinet sur l'élaboration de la politique et le contrôle des décisions prises par la CCT à cet égard. Avez-vous des objections à ce que je cite cet article?

**Le président:** Une seule, soit qu'il fallait identifier l'article. Le témoin est en droit de savoir qui sont vos oracles. Vous avez identifié l'auteur et la date de l'article, M. Marchand est un homme d'une grande force et d'une grande maturité et je crois que votre intervention est pertinente. Toutefois, si je me reporte aux extraits que vous avez cités, ils concernent davantage l'élaboration de la politique de la CCT que les pouvoirs du Cabinet.

**M. Baker:** Si vous le permettez, je vais conclure mon intervention au sujet de cet article. L'ancien ministre des Transports déclare tout d'abord que bon nombre des présumées vertus du système de réglementation constituant, en fait, des moyens de défendre les élites qui en bénéficient.

Tout gouvernement désireux de procéder à des réformes doit d'abord redéfinir et restreindre le rôle des organismes de réglementation qui ont, comme la CCT, pris en charge l'élaboration de la politique.

Ensuite, M. Axworthy félicite le nouveau gouvernement d'avoir tenté de renforcer les pouvoirs du nouveau ministre. Je cite de nouveau:

Je crois que ces ressources devraient être consacrées à l'élaboration de la politique.

[Texte]

I wonder if Mr. Marchand could comment on those few words I quoted from the former Minister of Transport.

• 1125

**Senator Marchand:** Mr. Chairman, it is a little difficult because I am myself a former Minister of Transport too . . .

**Mr. Forrestall:** Call on Mr. Walter.

**Senator Marchand:** I did not get that.

**The Chairman:** That is why Mr. Forrestall said you do not have to answer if you do not want to. That is nearly always the case. I also qualified that; you are a mature human being who has had quite a vast experience in both.

**Senator Marchand:** I am going to answer.

**The Chairman:** I think it would be most illuminating to have the answer.

**Senator Marchand:** A large part of what you read is inaccurate. I know what I am saying. First, you know the Cabinet can overturn a decision of the commission at any time. It can modify it, rescind it, and so forth. The Minister of Transport too has power to retain or to change the decision, in certain fields, of the CTC. Now, the government is supposed to make the policy. It is the role of the Parliament to make policies and of the government to suggest policies. When the government does not have policies, or there is no public statement or official statement of the Minister asking for something, of course we take ad hoc decisions on each case we have. In the long run, if the policy is not changed . . . of course one can say there have been 10 decisions rendered by the commission which means it is the policy, which is not true. It may be de facto the policy. It is not the policy. The policy is made by the government.

When Mr. Axworthy decided to deregulate, when he published his policy in 1984 concerning deregulation, immediately we told him he would have our full co-operation, and he did get it. Now if we had, and in the past we did not have any policies defined as have been by the present Minister of Transport . . . I think you can ask the Minister of Transport, when he said he wanted this and that, immediately we said we were ready to co-operate. We have five or six men in this department right now working with him on new policy and on the amendments to the law. But if there are no policies, we take decisions because this is what the law that we have passed in Parliament—and some of us were there when it was passed, you know. We apply the law as you asked us to do. If you draw the conclusion that those decisions mean a policy, it is not true. It is not the true policy. This is a series of ad hoc decision on specific cases.

Now to suggest there is some kind of collusion between big airlines and the commission, well, this I will not comment on, but I know if I was sitting where you are I would comment.

[Traduction]

Je me demande si M. Marchand pourrait nous donner sa réaction sur ces quelques extraits de l'article rédigé par l'ancien ministre des Transports.

**Le sénateur Marchand:** Monsieur le président, il m'est un peu difficile de réagir, car je suis moi-même ancien ministre des Transports.

**M. Forrestall:** Demandez à M. Walter.

**Le sénateur Marchand:** Excusez-moi.

**Le président:** C'est pourquoi M. Forrestall vous a dit que vous n'étiez pas tenu de répondre. C'est presque toujours comme cela. C'est ce que j'ai dit aussi. Vous êtes un homme mûr qui a une vaste expérience dans ces deux domaines.

**Le sénateur Marchand:** Je vais répondre.

**Le président:** Je suis certain que cela va nous éclairer énormément.

**Le sénateur Marchand:** Une large part des citations que vous avez lues sont inexactes. Je sais ce dont je parle. Tout d'abord, vous savez que le cabinet peut renverser toute décision de la Commission. Il peut en outre la modifier, la rejeter. Le ministre des Transports également a le pouvoir de maintenir ou de changer certaines décisions de la CCT. Il incombe au Parlement d'élaborer la politique à partir des suggestions du gouvernement. Lorsque le gouvernement n'a pas de politique, ou lorsque le ministre n'a pas fait de déclaration publique en ce sens, il nous faut, bien sûr, prendre des décisions cas par cas. Si la Commission prend 10 décisions, on pourrait en déduire que ces décisions reflètent sa politique, ce qui n'est pas le cas. Cela peut être la politique dans les faits, mais cela ne reflète pas la politique élaborée par le gouvernement.

En 1984, au moment où M. Axworthy a publié sa politique en faveur de la déréglementation, nous l'avons immédiatement assuré de notre entière collaboration, et nous avons donné suite. Par le passé, nous n'avons pas toujours eu des politiques aussi claires que celles énoncées actuellement par le ministre des Transports. D'ailleurs, si vous le lui demandez, je suis certain qu'il vous dira que nous avons toujours collaboré entièrement avec lui. Cinq ou six de nos fonctionnaires travaillent actuellement avec lui en vue d'élaborer une nouvelle politique et de recommander des modifications à la loi. En l'absence de politique, nous prenons des décisions parce que nous y sommes tenus aux termes de la loi adoptée par le Parlement au cours des débats auxquels certains d'entre nous ont participé. Nous appliquons la loi selon vos instructions, et il n'est pas juste de conclure que les décisions que nous prenons constituent une politique. Elles ne constituent pas en réalité une politique, mais ne sont qu'un ensemble de décisions prises concernant certains cas.

Quant à votre allégation de complicité entre les gros transporteurs aériens et la Commission, je ne me prononcerai pas là-dessus, mais je vous assure que je le ferais si j'étais à votre place.

[Text]

**The Chairman:** That is fair.

**Mr. Baker:** You do not mind me asking this line of questioning?

**The Chairman:** I have not said any out of order yet, and it is your time and Mr. Marchand's brains and experience.

**Mr. Baker:** Anything that Mr. Marchand would like to add to that is... I noticed certain words, like the threat of government Order in Council action had to be used before the CTC was prepared to compromise. The success of the air fare hearings in encouraging a public debate shows the value the public process can have in breaking the old boy network.

**Senator Marchand:** Well, there is something that you should know. The commission decided to hold public hearings on air fares before the Minister asked us to make the inquiry, and the commission had decided at least one month before. It is in the minutes; I have them here.

• 1130

The commission decided to hold hearings because we wanted to have full knowledge of what was going on in that field, so to say that they had to threaten us with an order in council is not accurate; that is all. I do not accept that. I would not accept to be threatened by anybody, anybody. I think we are there to apply the law. We thought this situation had to be reviewed because there is no doubt that the air transportation companies have made sure in the last decade, say... Of course, we have to review this policy, and we have to review it taking into consideration, of course, Canada as it is. In the application of our new policies, and I think the Minister agrees with that, we have kept a large part of the old policy for the northern part of Canada. Why? Because they were without protection. As the report says, transportation in those parts of Canada is not a privilege, it is a necessity. You have no other way if you do not have air transportation, so we decided to act along those lines. We had a special inquiry for that and I think it is reasonable.

Anyhow, I tell you that we do not have to be threatened. The Cabinet has the right to overrun our decision; that is all.

Now, to say that we are in collusion or that there is an elite, as you say, that decides everything, well I regret, but I do not accept that and whoever says it, I think he is unjust.

**The Chairman:** Your time is over this time. It is unfortunate because it is an interesting dialogue to a point.

Mr. Cochrane, please.

**Mr. Cochrane:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I have just a couple of general questions perhaps as much for my own education as anything. The last time we met, Mr. Potvin indicated, I believe, that the supplementary budget and estimates had three positions with regard to air safety in

[Translation]

**Le président:** Cette réponse me semble acceptable.

**M. Baker:** Ces questions ne vous gênent pas?

**Le président:** Jusqu'ici, vos questions ne me semblent pas irrecevables et si vous voulez consacrer le temps qui vous est accordé pour mettre à contribution les compétences et l'expérience de M. Marchand, libre à vous.

**M. Baker:** On y indique, notamment, que le gouvernement a dû menacer de procéder par décret du Conseil pour que la CCT accepte de faire des compromis. La participation active du public aux audiences sur les tarifs aériens a démontré que le public peut faire beaucoup pour éliminer le vieux réseau de pouvoir depuis longtemps en place.

**Le sénateur Marchand:** Je vais vous mettre au courant de certains faits. La Commission a décidé de tenir des audiences publiques concernant les tarifs aériens au moins un mois avant que le ministre ne lui demande d'entreprendre l'étude de la question. C'est inscrit au procès-verbal que j'ai en main.

La commission a décidé de tenir des audiences parce qu'elle désirait être complètement au fait de ce qui se passait dans ce domaine et il n'est pas du tout exact de dire qu'on a dû nous menacer d'un décret du Conseil. Je réfute cette allégation. Je ne me plie aux menaces de personne. La commission existe pour appliquer la loi. Nous avons décidé de nous pencher sur cette situation parce que les transporteurs aériens se sont assurés, au cours des 10 dernières années... Bien sûr, nous avons dû réétudier cette politique et nous avons dû le faire à la lumière de la situation actuelle au pays. En ce qui concerne l'application de nos nouvelles politiques, nous avons repris dans une large mesure les anciennes politiques appliquées au Nord canadien, et je crois que le ministre serait d'accord avec moi là-dessus. Pourquoi? Parce que les populations du Nord n'avaient pas auparavant de protection. Comme l'indique le rapport, le transport en milieu nordique n'est pas un privilège, mais plutôt une nécessité. Il n'y a pas d'autres moyens de transport que le transport aérien, et nous avons donc tenu compte de cette réalité. Nous avons effectué une enquête spéciale, et je crois que cela a été utile.

Enfin, j'aimerais vous faire comprendre que la commission ne se fait pas menacer. Le cabinet peut passer outre à nos décisions, mais il ne nous menace pas.

Je ne peux pas non plus accepter vos allégations selon lesquelles il y aurait une complicité avec une prétendue élite qui prend toutes les décisions. C'est totalement sans fondement.

**Le président:** Votre temps est écoulé. C'est malheureux, parce que l'échange était intéressant.

Monsieur Cochrane, vous avez la parole.

**M. Cochrane:** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais me renseigner davantage et par conséquent, je poserai quelques questions d'ordre général. Sauf erreur, M. Potvin a indiqué, lors de la dernière séance, que le budget supplémentaire comprenait trois postes dans le domaine de la

## [Texte]

Atlantic Canada. To Mr. Potvin's knowledge, have they been implemented and the people in place?

**Mr. Potvin:** Sir, I said that there were three positions with respect to enforcement of economic regulation. Air safety is with Transport Canada.

Two of those positions have now been staffed. One is by a lady, Mrs. Carol Rose; another is the secretary of the support staff. They are both now located in Moncton.

**Mr. Cochrane:** What will they be doing to assist the CTC or Transport Canada?

**Mr. Potvin:** Their role is to assist the CTC in co-operation with Transport Canada. Their primary role is to ensure that the air carrier regulations are respected and that only properly licensed carriers conduct commercial air services in Canada. Their area of responsibility is Atlantic Canada.

**Mr. Cochrane:** There is still another one to be added to that staff.

**Mr. Potvin:** There is another position assigned to that region sir, yes.

**Mr. Cochrane:** Does the CTC have a role with regard to the investigation of possible incidents of loss of air space of distances between aircraft?

**Mr. Potvin:** No, sir, that is a joint responsibility. It depends how it occurs. Part of it is with Transport Canada and part of it is with the Accident Safety Board.

**Mr. Cochrane:** Okay, so there is no role with regard to the CTC in that.

**Mr. Potvin:** We have no jurisdiction, no responsibility for aviation safety.

**Mr. Cochrane:** Thank you.

I guess the other question is with regard to elements of deregulation and the service provided in Atlantic Canada. One of my favourites, I guess, is EPA. I am concerned generally about the level of service provided. It is a general question. Is the process that we have looked at with regard to deregulation having an effect? Have we seen an increase in applications for licences to serve areas such as Fredericton, Moncton, Saint John? Are we seeing anyone giving up his licence as an effect of deregulation?

**Mr. Potvin:** There is no clear pattern at the present time, sir. As the president indicated earlier, it is perhaps a little soon to tell. One thing that is clear is that the existing carriers have applied for authorities to expand their operations, and you referred to EPA and I would cite Ottawa-Halifax.

## [Traduction]

sécurité aérienne dans la région de l'Atlantique. J'aimerais demander à M. Potvin si l'on a pourvu à ces postes et si les titulaires sont entrés en fonction.

**M. Potvin:** J'ai indiqué qu'il existait trois postes dans le domaine de l'application des règlements économiques. La sécurité aérienne relève du ministère des Transports.

Nous avons pourvu à deux des postes. L'un est occupé par M<sup>me</sup> Carol Rose et l'autre par la secrétaire du service de soutien. Ces deux employées travaillent à Moncton.

**M. Cochrane:** En quoi ces employées aideront-elles la CCT ou le ministère des Transports?

**M. Potvin:** Elles doivent aider la CCT en collaboration avec le ministère des Transports. Leur fonction principale est d'assurer le respect des règlements touchant les transporteurs aériens et de voir à ce que seuls les transporteurs titulaires d'un permis assurent des services aériens commerciaux au Canada. Elles sont chargées de remplir ces fonctions dans la région atlantique.

**M. Cochrane:** Il existe aussi un troisième poste.

**M. Potvin:** En effet, il y a un troisième poste affecté à cette région.

**M. Cochrane:** La CCT participait-elle aux enquêtes portant sur les infractions aux règlements sur les distances à maintenir entre appareils dans l'espace aérien?

**M. Potvin:** Non. Il s'agit d'une responsabilité partagée entre le ministère des Transports et la Commission chargée de la sécurité aérienne.

**M. Cochrane:** Donc, la CCT ne participe pas à ces enquêtes.

**M. Potvin:** Nous n'avons aucune compétence en matière de sécurité aérienne et nous n'assumons aucune responsabilité dans ce domaine.

**M. Cochrane:** Merci.

Ma question suivante porte sur la déréglementation et les services fournis dans la région de l'Atlantique par diverses compagnies, dont EPA, une de mes préférées. En général, je suis préoccupé par la qualité des services en place. La déréglementation déjà amorcée a-t-elle eu des répercussions? Y a-t-il eu une augmentation des demandes de permis pour desservir des villes telles que Fredericton, Moncton et Saint-Jean. Certains transporteurs ont-ils cédé leur permis?

**M. Potvin:** À l'heure actuelle, il n'est pas possible de dégager les répercussions de la déréglementation. Comme l'indiquait le président tout à l'heure, il est peut-être trop tôt pour cela. Chose certaine, cependant, c'est que les transporteurs en place ont demandé la permission d'étendre leurs services, dont EPA, que vous avez mentionné, qui s'intéresse au trajet Ottawa-Halifax.

## [Text]

With respect to local carriers, or what formerly were called local carriers because now there is no generic distinction, there is indication that there will be applications for service in Atlantic Canada, but so far we have not been deluged with these applications. I would point out, however, that it has been less than a year since the new Canadian air policy was announced by the government, and perhaps at this time next year we would be in a better position to assess the situation.

**Mr. Cochrane:** Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** That just about completes the first round of members and alternates. I think Mr. McCurdy would like to ask a question, so you are on.

**Mr. McCurdy:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Marchand, I guess the commission has had an opportunity recently to become quite familiar with the City of Windsor in respect to the Conrail CPR-CNR acquisition activity. You are probably aware that Windsor has perhaps the largest number of level crossings of any city in the country, and therefore the construction of grade separations is of considerable significance with respect to commerce. I understand that the bulk of the funding comes from UTAP. Does any portion of such funding come from the railway/highway crossing construction program?

**Senator Marchand:** Mr. Heads.

**Mr. Heads:** No, Mr. McCurdy, in respect to grade separation, we go no further than the provision of flashing lights, bells and gates.

**Mr. McCurdy:** I see. With respect to UTAP funding, is it not the role of CTC to determine what the appropriate priorities are nation-wide with respect to allocation of funds for grade separation construction?

**Mr. Heads:** No, Mr. McCurdy, it is not.

**Mr. McCurdy:** It is not. Whose is it?

**Mr. Heads:** The UTAP program is at the present in a state of suspension. When it was in operation it was run by Transport Canada, and a determination was made that there was so much money for each province based on the population and the province made its representations to Transport Canada. The CTC function on grade separations was essentially limited to examining the engineering aspects thereof and approving the payments, examining the invoices and so forth. But in respect to the policy and the priorities, no.

**Mr. McCurdy:** So you would have had no role up to the present time in respect to the grade separation proposals at Windsor.

**Mr. Heads:** We used to have a role prior to the establishment of the UTAP program. We have no role at the moment. I am not aware that we have been doing any work on this within our headquarters in Hull. However, as you are aware, Mr. McCurdy, there are very severe . . .

**Mr. McCurdy:** I am not necessarily aware of anything.

## [Translation]

Quant aux transporteurs régionaux, qui ne le sont plus aujourd'hui parce que la distinction n'est plus utile, certains indices laissent croire qu'ils présenteront des demandes, mais jusqu'à ce jour nous n'avons pas été ensevelis. Je vous signalerai, cependant, que le gouvernement a annoncé sa nouvelle politique en matière de transport aérien il y a moins d'un an et qu'à cette date l'an prochain, nous serons peut-être mieux placés pour évaluer la situation.

**M. Cochrane:** Merci. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je crois que c'est la fin de la première ronde de questions. Monsieur McCurdy, vous avez maintenant la parole.

**M. McCurdy:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Marchand, la commission doit avoir pris connaissance du projet d'acquisition concernant la ville de Windsor et Conrail, CPR et CNR. Vous savez probablement que la ville de Windsor a peut-être plus de passages à niveau que toute autre ville au pays et que par conséquent il est important, du point de vue commercial, de construire des passages étagés. Je crois comprendre que cela serait financé en majeure partie par le PATV. De tels travaux seraient-ils aussi financés par le programme de construction des passages à niveau chemin de fer/route?

**Le sénateur Marchand:** Monsieur Heads.

**M. Heads:** Non. En ce qui concerne les passages étagés, nous ne fournissons que les feux clignotants, les cloches et les barrières.

**M. McCurdy:** Je vois. En ce qui concerne le financement accordé dans le cadre du PATV, la CCT ne doit-elle pas déterminer quelles sont les priorités à l'échelle nationale pour l'affectation de crédits destinés à la construction de passages étagés?

**M. Heads:** Non, cela ne fait pas partie des responsabilités de la CCP.

**M. McCurdy:** Qui donc en est responsable?

**M. Heads:** Actuellement, le PATV est en vieillesse. Pendant son fonctionnement, il relevait du ministère des Transports, qui affectait à chaque province des fonds selon le nombre d'habitants, et chaque province présentait ses demandes au ministère des Transports. En ce qui concerne les passages étagés, la CCT ne faisait qu'étudier l'ingénierie des projets, elle approuvait les versements, contrôlait les factures, etc. La commission n'avait pas de responsabilité en matière de politique et de priorités.

**M. McCurdy:** Par conséquent, vous n'avez pas jusqu'à ce jour assumé de responsabilité en ce qui concerne les projets de passages étagés à Windsor.

**M. Heads:** Nous assumions des responsabilités avant l'établissement du PATV. Nous n'en assumons aucune actuellement. Je ne suis pas au fait de discussions qui auraient pu avoir lieu à ce sujet à notre siège social à Hull. Comme vous le savez, monsieur McCurdy, il y a eu de très importants . . .

**M. McCurdy:** Qui vous dit que je le sais?

[Texte]

**Mr. Heads:** You are aware of this, Mr. McCurdy, because you just said so. Yes, Mr. McCurdy, you were saying that the problem of grade crossings is very severe in Windsor and there are a large number of crossings, and indeed, you are correct. There have also been other problems raised in Windsor in respect to noise, and we currently have staff from our Ontario regional office looking into the whole question. I would be happy to keep you and the whole committee, if they so wish, informed of what happens as a result of this investigation.

**Mr. McCurdy:** There is another issue that arises with respect level crossings, and that is the quality of maintenance by the railways at those crossings. Are you aware of complaints from the city in regard to that issue?

**Mr. Heads:** I was not personally aware of this, Mr. McCurdy, but our regional office may well be. I will make sure they look into this when they do their investigation.

• 1140

**Mr. McCurdy:** I appreciate that. Just to change subjects slightly, you are also responsible for regulation of the airlines. Now that I am here and having reached a dead end with UTAP, there is a general issue I would like to explore with you. I would like some kind of explanation of a situation in Windsor by which Republic Airlines had flights approved to Toronto to the extent that there are some seven or eight flights from Detroit to Toronto a day as compared to about three flights by Air Canada from Windsor to Toronto. Clearly the Windsor-Detroit markets are essentially the same market. I would really like to know how it comes to pass that Air Canada has been allowed to place itself in a situation where it hardly provides adequate service from Windsor, much less servicing the Detroit market, to the extent that it is almost impossible for a traveller from Windsor as compared to Detroit to make reasonable connections with domestic flights in Canada as compared to Republic.

**Senator Marchand:** Yes, I could put the same question about Quebec City.

**Mr. McCurdy:** About which?

**Senator Marchand:** Quebec City. And Ottawa, which used to be very well served and now . . .

**Mr. McCurdy:** Well, at least they are in the same country.

**Senator Marchand:** Yes. I will ask Mr. Potvin to answer your question more accurately.

**Mr. Potvin:** The determination of the frequency of service is a responsibility of the carrier, because it is the carrier that has to operate with regard to financial viability. You have indicated that the Detroit-Windsor markets are common markets. That may be true in a notional sense, but I think you would agree that there is a border, a different country, and because of that Republic Airlines, I am sure, has some behind-the-gateway feed. Some part of its network from other parts of the U.S. would feed into Detroit as a hub. This may partly be

[Traduction]

**M. Heads:** Vous le savez, puisque vous venez d'en parler. Vous avez en effet déclaré que les passages étagés constituaient un problème grès grave à Windsor et vous avez dit, à juste titre, qu'il y a un nombre important de passages à niveau dans cette ville. On nous a également signalé le problème du bruit à Windsor, et les fonctionnaires du Bureau régional de l'Ontario étudient actuellement cette question. Si vous le désirez, je serais heureux de faire part au Comité des conclusions de l'enquête et des mesures prises.

**M. McCurdy:** Il y a un autre problème qui touche les passages à niveau, c'est celui de la qualité des services d'entretien assurés par les chemins de fer. Savez-vous si la ville de Windsor s'est plainte à ce sujet?

**M. Heads:** Je ne sais pas s'il y a eu des plaintes, mais je vais m'informer auprès du bureau régional, à qui je demanderai de donner suite le cas échéant.

**M. McCurdy:** Je vous en remercie. Puisque je n'ai pas réussi à en savoir plus long au sujet du PATV, je vais passer à un autre sujet, soit la réglementation des transporteurs aériens. J'aimerais savoir pourquoi la *Republic Airlines* a obtenu la permission d'effectuer sept ou huit vols par jour de Détroit à Toronto, tandis qu'Air Canada n'a qu'environ trois vols par jour de Windsor à Toronto. Il est clair que le marché de Windsor et celui de Détroit sont essentiellement les mêmes. Je me demande pourquoi on a permis à Air Canada de délaissier le service de Windsor à Toronto et à négliger encore davantage le marché de Détroit, de sorte qu'aujourd'hui il est presque impossible à un voyageur se trouvant à Windsor d'avoir de bonnes correspondances sur des vols intérieurs canadiens, alors que les voyageurs se trouvant à Détroit peuvent avoir de bonnes correspondances sur *Republic*.

**Le sénateur Marchand:** En effet, je pourrais vous poser la même question au sujet de la ville de Québec.

**M. McCurdy:** À quel sujet?

**Le sénateur Marchand:** Au sujet de la ville de Québec et aussi au sujet d'Ottawa, qui étaient autrefois très bien desservies, mais qui . . .

**M. McCurdy:** Oui, mais au moins ces deux villes sont dans le même pays.

**Le sénateur Marchand:** C'est vrai. Je demanderai à M. Potvin de répondre à votre question.

**M. Potvin:** Il appartient au transporteur d'établir la fréquence du service, parce que c'est lui qui doit assurer la rentabilité de son exploitation. Vous avez indiqué que le marché de Détroit et celui de Windsor étaient essentiellement les mêmes. Cela est peut-être vrai dans l'abstrait, mais vous devez convenir avec moi qu'il y a une frontière, un pays différent, et je suis certain que cela augmente le nombre de passagers faisant appel à *Republic* du fait qu'ils sont sur le territoire américain. En outre, le réseau de cette compagnie doit être relié à d'autres grands centres américains. Cela

## [Text]

the reason why they would be able to offer a greater frequency of flights than Air Canada would.

In addition to that, sir, I think you know that Windsor is also served by another Canadian carrier, Nordair, and a number of other carriers have recently made application to serve the Windsor area. Perhaps that is a reflection of what you have sensed, and that is that it is not being served as well as it should be. Other carriers are seeing the opportunity and are applying for that service.

**Mr. McCurdy:** Let us put it this way. From downtown Detroit to Windsor Airport, the bulk of American passengers would come from the downtown Detroit area. They have travelled Republic for the last 10n years, sometimes in preference to Air Canada because it is more convenient, even for me in some instances. Nevertheless, it is a 15-minute drive from downtown Detroit to Windsor Airport. It is a half-hour drive to Metropolitan Airport outside Detroit. It seems clear to me that if there had been some recognition, identification of the market in the Detroit-Windsor area, surely there should have been some effort to impose some limits, or to pose some questions about an arrangement in which a market, the Detroit market, which would have been advantageous in terms of maintaining a level of service in Windsor, should have been allowed to have been located in effect in Detroit. One wonders whether any serious questions were asked in that regard. There is in fact not that much traffic from outside of Detroit to Toronto by comparison with the total passenger population in Windsor—Detroit to Toronto. The effect of it, of course, is to send Canadians to Detroit to take Republic Airlines.

I understand that Nordair has come into Windsor and so has Southwest. One needs only to fly those airlines to realize that they are in difficulty. The overall effect is to destroy service from Windsor to Toronto.

• 1145

**Mr. Potvin:** I would come back to the point there, that the committee is not in a position to dictate to Air Canada the number of flights Air Canada would operate from a certain point.

**Mr. McCurdy:** How about from Detroit, the Republic flights into Canada?

**Mr. Potvin:** As part of the bilateral air services agreement between Canada and the United States, services are permitted over that route by an American carrier, and the carrier determines, as a corporate decision, how many flight frequencies to offer. I was trying to indicate to you why it might be possible, simply from an economic viewpoint, for one carrier to operate more service than another. I have talked to the Nordair people, and they believe they are offering a good service, but it is simply not being used. That is their corporate position on it.

**Mr. McCurdy:** Well, yes. You have a market of some four million people, 350,000 of whom are on the Canadian side.

## [Translation]

explique peut-être pourquoi ce transporteur peut offrir plus de vols qu'Air Canada.

S'ajoute à cela que Windsor est également desservi par un autre transporteur canadien, Nordair, et que certains autres transporteurs ont récemment présenté des demandes en vue de desservir cette région. Cela confirme peut-être vos propos, à savoir que cette ville ne bénéficie pas du service qu'elle mérite. D'autres transporteurs se sont rendu compte des possibilités et demandent d'exploiter un service.

**M. McCurdy:** Je poserais ma question autrement. La majorité des passagers en partance de la région de Détroit-Windsor proviennent du centre-ville de Détroit. Ces Américains voyagent sur *Republic* depuis maintenant 10 ans et ils préfèrent cette compagnie à Air Canada parce que son service est plus pratique, je l'ai constaté moi-même. Cependant il ne faut que 15 minutes pour se rendre en auto du centre-ville de Détroit à l'aéroport de Windsor, tandis que le trajet du centre-ville de Détroit à l'aéroport *Metropolitan* prend une demi-heure. Il me semble qu'on aurait dû accorder une certaine importance au marché de la région Détroit-Windsor, qu'on aurait dû l'identifier, qu'on aurait dû essayer de réglementer ou d'arriver à une entente pour que la ville de Windsor obtienne une partie du trafic qui aujourd'hui passe par l'aéroport de Détroit. On peut se demander si les intéressés ont fait leur travail. En fait, le nombre de passagers venant de l'extérieur de la région de Détroit pour se rendre à Toronto est assez faible comparativement au nombre de passagers venant de la région de Windsor-Détroit et se rendant à Toronto. Il s'ensuit que les Canadiens se sentent poussés à se rendre à Détroit pour faire appel aux services de *Republic Airlines*.

Je sais que Nordair assure un service depuis Windsor, de même que Southwest. Toutefois, il s'agit de monter à bord d'un de leurs appareils pour se rendre compte que ces transporteurs sont en difficulté. Cela a eu pour effet de détruire le service de Windsor à Toronto.

**M. Potvin:** J'aimerais vous rappeler que le Comité n'est pas en mesure d'exiger d'Air Canada qu'il effectue un nombre de vols donnés à partir d'un point donné.

**M. McCurdy:** Qu'en est-il de Détroit, point de départ des vols de République vers le Canada?

**M. Potvin:** En vertu d'un accord bilatéral sur les services aériens conclus entre le Canada et les États-Unis, il est permis à un transporteur américain d'assurer le service sur cette route et il appartient aux administrateurs du transporteur de déterminer la fréquence des vols. Je voulais tout simplement vous faire comprendre pourquoi il peut être possible, pour des seules raisons d'économie, qu'un transporteur offre plus de vols qu'un autre. J'ai parlé aux représentants de Nordair et ils estiment offrir un bon service, service qui toutefois n'est pas très fréquenté. C'est ce qu'ils m'ont dit.

**M. McCurdy:** Oui, mais il y a un marché composé de quatre millions de personnes, dont 350,000 sont au Canada.

[Texte]

**Senator Marchand:** The problem is to know whether they fly Nordair or not.

**Mr. McCurdy:** The fact is, if the bulk of the market is on the U.S. side, and the American airline is flying seven or eight flights a day, and it is definite and reasonably stable, it is hardly likely they are going to come to Canada to fly. So, there is no role CTC can play, or indeed has played, to determine this peculiar relationship.

**Mr. Potvin:** More than that, sir, there is no role the government can play in the existing air services agreement to limit the number of flights Republic Airlines offers from that point, or any other properly designated American carrier.

**The Chairman:** We are going over. We are now on the third round, sort of. That is five minutes apiece, really. Mr. Benjamin first, and Mr. Taylor.

**Mr. Benjamin:** Second round.

**The Chairman:** We had a staggered thing. We had fifteen minutes and ten minutes, and now we are five minutes.

**Mr. Benjamin:** All right.

**The Chairman:** You can have a second go at five minutes.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would like to ask two other questions. One is regarding the matter of shortline railways, western Canada in particular, although there are some prospects of a few in eastern Canada. Are there any applications before the CTC for a group of farmers, or a group of elevator companies, or some other private company to take over a particular section of railway line and maintain and operate it themselves? Or is it only a case of inquiries being made about it? I thought I had read a press report where I think it was CN, has or is prepared to turn over a piece of track to another group for \$1, which makes me wonder if there are any applications, and does the CTC have any requirements on either the group which would take over that shortline, or the railroads, as to maintenance, frequency of service, or who does the maintaining, or would it be a contractual arrangement between the former owner, the railroad, with the new owner?

**Senator Marchand:** Mr. McDonough.

**Mr. McDonough:** In answer to your first question, we have had submissions from parties who are interested in operating shortline railways. We have had submissions from a group in western Canada. We have had submissions from groups in eastern Canada. The group in western Canada is interested in operating, at this point, four or five lines.

• 1150

The inquiry is to determine whether short-line operations would likely lead to an improvement in the efficiency of the railway system. We are also required by the inquiry to determine what requirements are needed in terms of changes

[Traduction]

**Le sénateur Marchand:** La question, c'est de savoir s'ils veulent ou non sur Nordair.

**M. McCurdy:** Le fait est que la majorité des clients se trouvent aux États-Unis, que le transporteur américain offre sept ou huit vols par jour, qu'il s'agit d'une société relativement stable et qu'il y a très peu de chances qu'elle s'implante au Canada. Par conséquent, la CCT ne peut ni ne pourra jamais influencer sur ce genre de situation.

**M. Potvin:** J'irai plus loin et je dirai que le gouvernement ne peut rien faire aux termes de l'accord bilatéral en vigueur en vue de restreindre le nombre de vols qu'offre la *Republic Airlines*, ou tout autre transporteur américain en règle, à partir d'un point donné.

**Le président:** Le temps est écoulé, et nous en sommes actuellement à la troisième ronde, en quelque sorte. Vous avez cinq minutes chacun. M. Benjamin d'abord, suivi de M. Taylor.

**M. Benjamin:** Il s'agit de la deuxième ronde.

**Le président:** Nous avons réduit progressivement le temps accordé, qui est passé de 15 à 10 minutes, et nous en sommes maintenant à cinq minutes.

**M. Benjamin:** Très bien.

**Le président:** Je vous accorderai par la suite une deuxième période de cinq minutes.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais poser deux autres questions. La première concerne les chemins de fer assurant des services sur de courtes distances dans l'Ouest canadien en particulier et, dans une moindre mesure, dans l'Est. La CCT a-t-elle reçu, des groupes d'agriculteurs ou de sociétés exploitant des élévateurs, ou encore de toute société du secteur privé, des demandes de prise en charge, d'entretien et d'exploitation d'un tronçon de chemin de fer? Dans la négative, s'est-on informé au sujet de cette possibilité? Il me semble avoir lu dans les journaux que le CN, je crois, est disposé à céder un tronçon de chemin de fer à un autre groupement en contrepartie d'un dollar, ce qui me pousse à vous demander si vous avez reçu de telles demandes et si la CCT exigerait de l'organisme qui prend le tronçon en charge qu'elle fasse l'entretien et qu'elle assure une fréquence de services donnés, ou cela devrait-il être réglé par contrat entre l'ancien propriétaire et le nouveau?

**Le sénateur Marchand:** Monsieur McDonough.

**M. McDonough:** Pour répondre à votre première question, je vous dirai que nous avons reçu des demandes présentées par des parties qui s'intéressent à l'exploitation des services ferroviaires sur de courtes distances. Nous avons reçu de telles demandes provenant de l'Ouest canadien, ainsi que de l'Est canadien. L'entreprise de l'Ouest canadien s'intéresse, pour l'instant, à quatre ou cinq tronçons.

Il s'agit de déterminer si l'existence de lignes courtes contribuerait à améliorer le réseau ferroviaire. On nous demande également de déterminer quelles modifications législatives seraient nécessaires pour régler les rapports entre

[Text]

in legislation from the point of view of the mainline railways and the shortline operator. We will be addressing all of those matters in the inquiry.

**Mr. Benjamin:** It will take some time. It will require a report from the commission and then some legislation, so it is going to be some time—probably two or three years down the road—before any of this could take place, if it were to be allowed.

**Mr. McDonough:** As it is now, we are required to report by June 30.

**Mr. Benjamin:** I see; and after that it is up to the minister. Is that correct?

Mr. Chairman, on the matter Mr. McCurdy and, I think, one of my other colleagues, just raised, which is the grade crossing fund and the grade separation under UTAP... To follow up with what Mr. McCurdy has asked, there must be a few dozen outstanding requests and applications before the committee for grade separations—perhaps there are a few hundred, I do not know. How many are outstanding which the commission has looked at, and how many of those does commission agree should be carried out? From discussions with Mr. McCurdy and from what I have heard in other places... for example, the one across Tecumseh Street in Windsor was supposed to be given top priority. If UTAP is now by the board, will there be any participation by CTC or the government in any more grade separations, starting this current fiscal year?

**Mr. Heads:** Mr. Chairman, I think this is a policy question to some extent, on which it would be difficult for me to comment.

Certainly, Mr. Benjamin, there are crossings in which the grade separations have been asked for. I do not have the numbers with me, but I am aware of two or three.

As you are aware, grade separations are very expensive; we only have \$10 million in the grade crossing fund for all other forms of protection. Of course, when we were administering a grade separation program as well, we had more funds. I do not really think I can comment further on that question, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Are there any funds left? Were there any funds left over in UTAP at the end of March, when it expired, or was there no set amount allocated in the previous year's estimates?

**Mr. Heads:** These are Transport Canada's estimates and not the estimates of the CTC.

**Mr. Benjamin:** Yes, but I just wondered if you knew.

**Mr. Heads:** No, I do not.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, it looks as if grade separations have ground to a halt unless the new government does something about renewing UTAP and putting some money into it. There are a lot of cities which have been waiting for years to get that.

[Translation]

les grandes compagnies et l'exploitant des lignes courtes. Nous examinerons tous ces points durant l'enquête.

**M. Benjamin:** Elle prendra quelque temps. Il faudra que la Commission soumette son rapport, puis il faudra déposer un projet de loi, et tout cela va prendre quelque temps—probablement deux ou trois ans—avant qu'une telle reprise puisse intervenir si on l'autorise.

**M. McDonough:** On nous a demandé de faire un rapport d'ici le 30 juin.

**M. Benjamin:** Je vois; ensuite, la décision appartiendra au ministre, n'est-ce pas?

Monsieur le président, en ce qui concerne la question que M. McCurdy et un autre de mes collègues viennent de soulever, à savoir le fonds des passages étagés et l'élimination des passages à niveau... J'imagine que le Comité est saisi de plusieurs dizaines de demandes de suppressions de passages à niveau—peut-être même d'une centaine, je ne sais pas. Combien de demandes la Commission a-t-elle déjà examinées et combien en a-t-elle accepté? D'après ce que j'ai entendu de M. McCurdy et d'autres sources... Par exemple, le passage à niveau de la rue Tecumseh à Windsor était censé être prioritaire. Si le PATU est censé être supprimé, la CCT ou le gouvernement vont-ils financer néanmoins d'autres suppressions de passages à niveau durant la nouvelle année financière?

**M. Heads:** Monsieur le président, je pense que c'est là une question politique à laquelle il me serait difficile de répondre.

On nous a certainement adressé quelques demandes de suppressions de passages à niveau. Je n'ai pas les chiffres ici, mais j'en connais au moins deux ou trois.

Comme vous le savez, ce sont des travaux qui coûtent très cher; le fonds des passages étagés ne contient que 10 millions de dollars, et ce montant doit servir à toutes les autres formes d'aménagement. Evidemment, lorsque nous avions un programme distinct de suppression des passages à niveau, nous avions davantage de fonds sur lesquels tirer. Je ne puis pas vous dire grand-chose d'autre, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Est-ce qu'il reste des fonds, est-ce qu'il restait de l'argent dans le fonds PATU à la fin du mois de mars, à l'expiration du programme, ou bien n'avait-on pas prévu des montants fixes dans le budget des années précédentes?

**M. Heads:** Il s'agit là du budget du ministère des Transports et non pas de la CCT.

**M. Benjamin:** Oui, je me demandais seulement si vous le saviez.

**M. Heads:** Non, je ne sais pas.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il semble bien que c'en soit fini de la suppression des passages à niveau, à moins que le nouveau gouvernement ne renouvelle le programme PATU ou ne lui affecte de nouveau quelque argent. Beaucoup de villes attendent depuis des années.

## [Texte]

Mr. Chairman, the final question I would like to ask you concerns the airline deregulation. What powers does the CTC have in terms of entry and exit into city pairs or into routes—in and out of routes or city pairs? Once authorized, are the airlines at liberty to enter and operate whenever they like, or to cease operations and exit those city pairs or that route whenever they like, to come and go? I understand another result of deregulation is that CP Air, which was to serve Regina, Saskatoon and Halifax, just pulled out when the recession hit. They came in with great fanfare—full page ads and everything else—but they snuck out of town after dark. There were no full page ads when they quit. I believe CTC gave them permission to vacate for one year, and they applied for a second year.

• 1155

Do any powers remain with CTC so that they just cannot come in and come out when they damn well feel like it? Does some reasonable level of service have to be maintained? They have to take the bad times with the good. They cannot just come in and out of pairs of cities and routes, make a quick buck and pull out as soon as they cannot, leaving that market high and dry. I understand PWA has vacated 10 or 12 places, mostly isolated places in the northern parts of B.C., Alberta and the west coast. They are replaced by fly-by-night, jerk-water outfits that buy secondhand aircraft and hire laid-off crews at half the pay. It is a real return to mediocrity.

Can CTC exercise any power over that kind of activity? Airlines which get permission to enter our city pairs or our routes and then just pull out?

**Senator Marchand:** You will understand, Mr. Benjamin, this is part of the new policy: freedom of entry and exit.

**Mr. Benjamin:** Yes, I warned them!

**Senator Marchand:** Now, I do not know if Mr. Potvin would like to add something, but I tell you that it is part of the philosophy. Are there any ways we can intervene?

**Mr. Potvin:** Any carrier holding a licence authority has to apply to the commission to change that licence authority, to suspend it or to cease service. So the committee does in fact review the evidence and make a decision on whether or not the suspension or the cancellation of the authority should be granted.

In the particular instance of CP Air service, sir, the facts are as you stated them. There is, however one proviso, that when the committee did consider the last request by CP Air to extend its suspension of service, the committee stated that it was concerned about this practice and was in fact contemplating a public hearing on the issue of what are termed "dormant route licence authorities". I think that the committee has every

## [Traduction]

Monsieur le président, la dernière question que je voudrais poser concerne la déréglementation des transports aériens. Quels pouvoirs la CCT détient-elle pour réglementer la desserte, au départ et à l'arrivée, de paires de villes ou d'autres lignes? Une fois qu'elles ont reçu l'autorisation, les compagnies aériennes sont-elles libres d'ouvrir une desserte quand bon leur semble ou de la fermer, d'abandonner une ligne et de la reprendre comme bon leur semble? Je crois savoir qu'un autre résultat de la déréglementation est que CPR, qui devait desservir Régina, Saskatoon et Halifax, a fermé ses lignes lorsque la récession a frappé. Il les avait ouvertes avec tambour et trompette—des pages entières de publicité et tout le reste—et les a fermées en catimini. Il n'a pas annoncé ces fermetures par des annonces publicitaires sur une page entière. Je crois que la CCT l'a autorisé à suspendre la desserte pendant un an et qu'il a demandé à prolonger la suspension d'une autre année.

La CCT conserve-t-elle des pouvoirs qui lui permettent d'empêcher les compagnies de n'en faire qu'à leur tête? Ont-elles une obligation de préserver un niveau de service raisonnable? Il faut qu'elles acceptent les périodes difficiles comme les périodes de prospérité. Elles ne peuvent pas simplement ouvrir et fermer des lignes entre des paires de villes, amasser des profits rapides et s'en aller dès que la situation tourne, laissant les usagers en peine. Je crois savoir que PWA a abandonné sa desserte de 10 ou 12 localités, principalement des localités isolées dans le nord de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la côte ouest. Elles sont remplacées par des compagnies éphémères et miteuses, qui rachètent des avions d'occasion et engagent des équipages mis à pied à la moitié du salaire. C'est un véritable retour à la médiocrité.

La CCT a-t-elle pouvoir de mettre un peu d'ordre là-dedans? Les compagnies aériennes ont-elles le droit d'ouvrir des lignes et de les fermer comme bon leur semble?

**Le sénateur Marchand:** Vous savez bien, monsieur Benjamin, que cela fait partie de la nouvelle politique: la liberté d'exploitation.

**M. Benjamin:** Oui, mais je les avais prévenus!

**Le sénateur Marchand:** Je ne sais pas si M. Potvin a quelque chose à ajouter, mais je sais que cela fait partie des nouveaux principes. Avons-nous des moyens d'intervenir?

**M. Potvin:** Tout transporteur détenant une licence doit présenter une demande à la Commission pour la modifier, pour la suspendre ou interrompre un service. Le Comité examine donc effectivement les faits et prend la décision d'accorder ou de refuser la suspension ou l'annulation d'une desserte.

Dans le cas particulier de CPR, les faits que vous avez cités sont exacts. J'apporte toutefois une précision, à savoir que lorsque le Comité a examiné la dernière demande de CPR de suspendre une desserte, le Comité a exprimé sa préoccupation à l'égard de cette façon de faire et a dit envisager une audience publique sur la question des «droits d'exploitation inutilisés». Je

*[Text]*

intention of following through on that proposal. People would then have an opportunity to make points for and against.

Clearly, from the carriers' point of view, it is an economic decision. The issue becomes whether it should be allowed to continue the dormant route authority and inhibit other carriers from introducing service because of the latent threat of reintroducing competition. As Mr. Marchand has indicated, this is part of the new regulatory environment.

**Mr. Benjamin:** I take it then, that you have no authority when you are considering new applications for an airline to enter a route and little or no consideration is given to the size of the market to be served. The reason I am asking is that a city the size of Regina and the southern third or so of Saskatchewan would give you a market of about 350,000 or something like that. It is barely large enough for two airlines; putting a third one in further fractionalized the airline and fractionalized the market. The problem has been that when there is a lucrative market everybody wants into it. They divide the market into so many pieces, nobody is making anything; they take turn losing money and going broke.

Is any consideration or weight given, when you are considering an application, to how much of this market is being fractionalized? Is it an illusion on the part of this applicant to think that it is going to make a go of it with a small share of a small market? Can you turn them down or not?

**Mr. Potvin:** In its assessment of public convenience and necessity, the committee clearly has to take into account the viability of the service. But in most instances the applicant, because he recognizes that this is one of the criteria, makes a reasonable attempt at indicating how the service will be viable.

• 1200

In some cases this involves carving out a special niche in the market, in some cases it rests on the stimulation of additional traffic, or the thesis that the markets have not been tapped by the existing carriers. This is of course part of the application and is taken into account in the committee's deliberations on public convenience and necessity.

**Mr. Benjamin:** I just want to extend my request to the commission—what I said in Regina: do not let CP Air back in.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, I have two points I would like to pursue. Recently in the west the CNR was going to lower its freight rates on certain grains. A hearing was started and then discontinued because of some opposition. My point is, why should there be a hearing if a railway can reduce its freight rates and still stay in business? Why do we want to interfere with the railway lowering its freight rates?

*[Translation]*

crois que le Comité a fermement l'intention de procéder à une telle audience, ce qui permettra au public d'exprimer son avis.

Manifestement, du point de vue des transporteurs, ces décisions sont motivées par des considérations économiques. La question est alors celle de savoir s'il faut laisser entre leurs mains ces autorisations de dessertes inutilisées, dissuadant ainsi les autres transporteurs de desservir ces localités, étant donné le risque de réapparition de la concurrence. Ainsi que M. Marchand l'a indiqué, cela est une conséquence de la politique, nouvelle, de déréglementation.

**M. Benjamin:** Je conclus donc que vous n'avez aucun pouvoir, lorsque une compagnie aérienne demande à desservir une ligne nouvelle et que vous ne pouvez pas utiliser comme critère l'importance du marché desservi. Si je pose cette question, c'est qu'une ville comme Regina et le tiers méridional de la Saskatchewan constituent un marché d'environ 350,000 habitants. Cela suffit à peine pour alimenter deux compagnies, et en introduire une troisième n'a fait que fractionner le marché. Le problème est que là où il existe un marché lucratif, tout le monde en veut une part. Ensuite, on le divise en tellement de morceaux que plus personne ne s'y retrouve; les compagnies, à tour de rôle, y perdent de l'argent et font faillite.

Est-ce que vous pouvez retenir comme critère le fractionnement du marché, lorsque vous examinez une demande? Pouvez-vous en rejeter une en arguant que le requérant se fait des illusions s'il pense qu'il va pouvoir faire un profit avec une petite part d'un petit marché? Pouvez-vous rejeter une demande pour ce genre de motif?

**M. Potvin:** En se prononçant sur la commodité et la nécessité publique, le Comité doit manifestement tenir compte de la rentabilité du service. Mais, dans la plupart des cas, le requérant, sachant que c'est l'un des critères, s'efforce de démontrer que le service sera rentable.

Dans certains cas, cela suppose qu'elle va devoir se tailler un créneau spécial sur ce marché, dans d'autres cas il s'agira de susciter un trafic supplémentaire au bien de partir du point de vue que le marché n'est pas encore entièrement exploité par les transporteurs existants. Cette démonstration fait évidemment partie de la demande, et le Comité en tient compte dans ses délibérations sur la commodité et la nécessité de l'opération pour le public.

**M. Benjamin:** Je demande, pour ma part, à la Commission—je répète ce que j'ai dit à Regina: ne laissez pas CPR revenir.

**M. Taylor:** Monsieur le président, j'aimerais aborder deux choses. Récemment, dans l'Ouest, le CN se proposait de réduire ses tarifs de frais sur certaines céréales. Une audience a commencé et a été interrompue en raison de l'opposition rencontrée. Ce que je voudrais savoir, c'est pourquoi on tient une audience si un chemin de fer est en mesure de réduire son tarif de fret sans en souffrir? Pourquoi vouloir empêcher une compagnie ferroviaire de réduire ses tarifs?

[Texte]

**Mr. McDonough:** Mr. Taylor, under the Western Grain Transportation Act, in the first year of operation the railway could negotiate rate reductions when there was an efficiency in loading on weekends or making shipments in off-peak periods. The hearing we held in western Canada was to consider the application that CNR and Cargill and Northern Sales had made for a rate reduction based on efficiencies in weekend loadings. At some point in the hearing CNR, Cargill, and Northern Sales withdrew the application. But it was a requirement of the act.

**Mr. Taylor:** Do you know why they withdrew the application ?

**Mr. McDonough:** No, I do not know why they withdrew.

**Mr. Taylor:** They did not give any reasons?

**Mr. McDonough:** They withdrew when we asked for certain information and they were not prepared to provide it to the parties we had ordered them to provide it to.

**Mr. Taylor:** Does it not seem strange, though, when a railway wants to lower its freight rates there has to be a hearing over it? I thought we wanted lower freight rates. We have been stuck with the apex of freight rates in western Canada for a long, long time. It seemed to me and to hundreds of my people that here was the first indication that the railways were going to start lowering their prices. Then a hearing comes up that becomes so frustrating, apparently, that they withdraw.

**Mr. McDonough:** Mr. Taylor, the argument of those who were opposed to rate reductions was that it was not in the public interest because of its effect on outlying areas from those centres at which they wanted to reduce the rates. It is unfortunate the hearing did not come to a conclusion so we could have made a decision.

**Mr. Taylor:** Yes, it is unfortunate; and it is unfortunate we have to have hearings when the railway wants to lower its freight rates.

However, there is one other point I would like to raise. I mentioned about this subtle influence. Many people believe there is a subtle influence of the railways on decisions of CTC. What I am endeavouring to find out is whether or not there is.

The other instance that is quite often quoted again comes from the East Coulee-Rosedale hearings. At that hearing one of our lawyers in the City of Drumheller raised the point that an act of Parliament was passed and was still in effect, permitting that line to operate into perpetuity. The CTC ignored that. Later it was taken to court and the court ruled in favour, that there is an act of Parliament; and CTC surely cannot overrule an act of Parliament, passed by the people of Canada.

• 1205

That thing is now still up in the air. Why would the CTC persist in going on with that hearing when they knew, or at least were advised, that there was an act of Parliament that

[Traduction]

**M. McDonough:** Monsieur le président, aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la première année d'exploitation, le chemin de fer pouvait négocier des réductions de tarif lorsqu'il pouvait réaliser des économies d'exploitation en chargeant les fins de semaine ou en périodes creuses. L'audience que nous avons tenue dans l'Ouest portait sur la demande de CN et de *Cargill and Northern Sales* de réduire les tarifs sur le grain chargé en fin de semaine. Dans le courant de l'audience, CN, Cargill et Northern ont retiré la demande. La loi exigeait néanmoins qu'une audience soit tenue.

**M. Taylor:** Savez-vous pourquoi la demande a été retirée.

**M. McDonough:** Non, je ne sais pas.

**M. Taylor:** Les compagnies ont-elles indiqué des raisons?

**M. McDonough:** Elles ont retiré la demande lorsque nous avons demandé certains renseignements qu'elles n'étaient pas disposées à fournir aux parties auxquelles nous leur avons ordonné de les communiquer.

**M. Taylor:** Mais ne vous paraît-il pas étrange qu'il faille tenir une audience lorsqu'un chemin de fer veut réduire ses tarifs? Je croyais que c'était ce que nous souhaitions. Cela fait très longtemps que l'Ouest du Canada souffre de la cherté du transport, et j'y avais vu là, ainsi que des centaines de mes électeurs, le premier indice d'une réduction des tarifs par les compagnies ferroviaires. Ensuite intervient une audience qui devient tellement fastidieuse que les compagnies préfèrent laisser tomber.

**M. McDonough:** Monsieur Taylor, l'argumentation des opposants à la réduction des tarifs était que celle-ci n'était pas dans l'intérêt du public en raison de son incidence sur les régions éloignées des centres où elle prendrait effet. Il est regrettable que l'audience n'ait pu aboutir à une décision.

**M. Taylor:** Oui, c'est regrettable; et il est regrettable aussi qu'il faille tenir des audiences lorsque les compagnies ferroviaires veulent réduire leur tarif.

J'aimerais aborder un autre point. J'ai déjà parlé de cette influence subtile. Beaucoup croient que les compagnies ferroviaires exercent une influence subtile sur les décisions de la CCT. J'aimerais savoir si c'est vrai ou non.

Un exemple que l'on cite souvent est celui des audiences *East Coulee Rosedale*. À l'audience tenue dans la ville de Drumheller, un de nos avocats a signalé qu'une loi du Parlement, toujours en vigueur, permettait à cette compagnie d'exploiter cette ligne à perpétuité. La CCT a ignoré l'argument. L'affaire a été portée en justice, et le tribunal a tranché que, effectivement, il existe une telle loi; la CCT ne peut certainement pas passer outre à une loi du Parlement, promulguée par le peuple du Canada.

L'affaire reste encore en suspens. Pourquoi la CCT persiste-t-elle à tenir cette audience, alors qu'elle sait, ou du moins a été informée, qu'il existe une loi du Parlement autorisant la

[Text]

had permitted its construction and ordered it to operate in perpetuity?

**Mr. McDonough:** Mr. Taylor, this matter is before the Supreme Court of Canada. I am not about to comment on what might come down in their judgment.

**Mr. Taylor:** Well, no, but the act was there, and you were certainly at liberty to stop that hearing. When you knew there was an act of Parliament, it was a matter for the courts or the House of Commons. Surely the CTC should not have power to change an act of Parliament passed by the people of Canada and by the House of Commons and the Senate. That is the point I am making.

**Mr. McDonough:** I do not recall all of the nuances of the . . .

**The Chairman:** Mr. Taylor and witness, as in the House of Commons, you cannot even ask a Minister. Even Mr. Marchand, with his exalted experience and prowess and deftness and articulation in both languages, could not be asked to give a legal opinion. If he did it would not be worth the paper it was written on, because he is not the Supreme Court of Canada. So there is obviously a legal issue here that is being resolved at the highest court.

**Mr. Taylor:** I am not asking for a legal opinion, but there was an act in force.

**The Chairman:** Then the Supreme Court of Canada is going to say if it is in force.

**Mr. Taylor:** Yes, but why would the CTC order the abandonment of the railway in spite of that?

**The Chairman:** Mr. Taylor, with respect, we would be refighting the whole thing. I do not know. I would be interested in all the facts, but we cannot get into that. That has gone up to the top. I do not care if it is *sub judice*. No, it is not *sub judice*; it is unparliamentary.

**Mr. Taylor:** Many people feel there are powers behind the CTC that should not be there.

**The Chairman:** Oh, well, that is another whole issue. That was the issue Mr. Baker raised earlier.

**Mr. Taylor:** And these answers make me think there is too.

**Mr. Benjamin:** Maybe somebody wanted a test case.

**The Chairman:** Yes. We will see what happens when the Supreme Court comes down. That is actually six minutes, Mr. Taylor. You have been very good in your time all day, so we let you go a little longer on that. That is the end of the third round, and I must say I have not seen anyone indicate a fourth round.

Yes, go away then. Go ahead. Go away too, but . . .

**Mr. Jourdenais:** He complains because I come in late, then he says go away.

[Translation]

construction de la ligne et ordonnant son exploitation à perpétuité?

**M. McDonough:** Monsieur Taylor, cette affaire a été portée devant la Cour suprême du Canada. Je ne me hasarderai pas à anticiper son jugement.

**M. Taylor:** D'accord, mais la loi existe bel et bien et vous aviez toute latitude de mettre fin à l'audience. Sachant qu'il existe une loi, vous deviez vous en remettre aux tribunaux ou à la Chambre des communes. La CCT n'a tout de même pas le pouvoir de modifier une loi du Parlement promulguée par le peuple canadien, adoptée par la Chambre des communes et par le Sénat. Voilà ce que je veux faire ressortir.

**M. McDonough:** Je ne me souviens pas de toutes les nuances de . . .

**Le président:** Monsieur Taylor, comme à la Chambre des communes vous ne pouvez pas poser ce genre de question, même à un ministre. Même M. Marchand, avec toute son expérience et son élégante éloquence dans les deux langues officielles ne peut donner un avis juridique. Même s'il en donnait un, il ne vaudrait pas le papier sur lequel il est écrit, car il n'est pas juge à la Cour suprême du Canada. Il y a manifestement ici un différend juridique, sur lequel le tribunal suprême du pays est appelé à se prononcer.

**M. Taylor:** Je ne demande pas un avis juridique, je dis simplement qu'il existait une loi pleinement en vigueur.

**Le président:** Alors la Cour suprême du Canada le confirmera.

**M. Taylor:** Oui, mais pourquoi la CCT a-t-elle décrété la fermeture de la ligne en dépit de tout?

**Le président:** Monsieur Taylor, je regrette, mais nous n'allons pas livrer cette bataille de nouveau. Je ne sais tout simplement pas. Je voudrais bien connaître tous les éléments, mais nous ne pouvons pas nous lancer là-dedans, l'affaire est rendue au niveau le plus élevé. Peu importe qu'elle soit en cours de jugement, là n'est pas la question, mais il est contraire à la coutume parlementaire d'en traiter.

**M. Taylor:** Beaucoup de gens considèrent que la CCT se laisse manipuler indûment.

**Le président:** Cela, c'est un autre problème. C'est celui que M. Baker a soulevé tout à l'heure.

**M. Taylor:** Et les réponses que l'on me donne confirment mon soupçon.

**M. Benjamin:** Peut-être quelqu'un a-t-il voulu en faire une question de principe.

**Le président:** Oui. Nous verrons ce que décidera la Cour suprême. Cela vous fait six minutes, monsieur Taylor. Étant donné que vous vous êtes montré très raisonnable dans vos interventions toute la journée, nous allons vous laisser continuer un peu. C'est la fin du troisième tour, et je dois dire que personne n'en a encore demandé un quatrième.

Oui, allez-y. Allez-y, mais . . .

**M. Jourdenais:** Il se plaint que je vienne en retard, et ensuite il me dit de partir.

[Texte]

**The Chairman:** Okay, you are on.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président. Vous êtes très gentil.

**Mr. Benjamin:** Can I go now?

**The Chairman:** If you go we have to end.

**Mr. Jourdenais:** You had better stay here, because he will be playing politics.

**The Chairman:** No, no. Hurry up. We have reached a very critical point here to wind this thing up.

Monsieur Jourdenais, vous êtes très gentil. Alors, dépêchez-vous.

**M. Jourdenais:** Très bien, monsieur le président. Je vous remercie de me donner la chance de dire quelques mots.

Il y a environ un mois, j'ai eu la chance d'aller dans l'Ouest canadien. Je suis allé, en train du CN, étudier sur place le projet de doublement des voies du CN. Je ne vois pas encore très bien pourquoi il est nécessaire de doubler les voies. Je voudrais avoir l'opinion de la Commission. Est-il réellement nécessaire de doubler les voies? Est-ce que cela va améliorer le service? Je ne me souviens pas exactement du coût, mais il s'agit d'un montant énorme. Est-ce que cela va en valoir la peine?

**Le sénateur Marchand:** Je ne crois pas que ce soit à la Commission canadienne des transports de décider de la construction des voies ferrées au Canada, parce que c'est un investissement des compagnies privées ou du gouvernement. Si vous me demandez simplement une opinion personnelle, je vous dirai qu'il faudrait que je fasse le même voyage que vous.

**M. Jourdenais:** Franchement, je ne vous le recommande pas, parce que c'est long, 26 heures dans un train.

Mais la Commission ne croit-elle pas que c'est un élément nécessaire?

**Le sénateur Marchand:** Je ne crois pas que ce soit de ma compétence, à moins que les conseillers juridiques disent que ce l'est. Mais je ne crois pas que le doublement des voies soit du domaine de la Commission canadienne des transports.

**The Chairman:** We are going to have the CNR here again.

**M. Jourdenais:** D'accord. J'avais deux autres questions à poser, mais si vous ne pouvez pas répondre à celle-là comme je l'espérais, je vais attendre à la prochaine fois.

**The Chairman:** He does not have to answer, because frankly it is not a proper question to him as Chairman of the CTC. The decision of the CN to do what they want to do is a decision of the CN and is not the decision of the President of the CTC.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président.

**The Chairman:** You have two more questions.

**Mr. Jourdenais:** They were connected with him. I like that.

• 1210

**The Chairman:** Good. I do not see anyone else with a question. Mr. Forrestall, do you?

[Traduction]

**Le président:** D'accord, vous avez la parole.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman, you are being very kind.

**M. Benjamin:** Puis-je partir?

**Le président:** Si vous partez, nous devons lever la séance.

**M. Jourdenais:** Vous feriez mieux de rester, sinon il va en faire une affaire politique.

**Le président:** Non, non. Dépêchez-vous. Nous sommes arrivés à un point critique.

Mr. Jourdenais, you are very kind. So hurry up.

**Mr. Jourdenais:** Very well, Mr. Chairman. Thank you for allowing me to say a few words.

About a month ago I had the opportunity to go out west. I went by train, with CN, to examine CN's double tracking project. I still do not quite see the necessity to double those tracks. I would be interested in the opinion of the commission. Is it really necessary? Is it going to improve the service? I do not remember the exact cost, but I know it is an enormous amount. Is it going to be worthwhile?

**Senator Marchand:** I do not think it is part of the Canadian Transport Commission's mandate to make a decision as to construction of railway tracks in Canada because they are an investment of the private companies or of government. If you are asking for my personal opinion, I will answer that I would have to go to make the same trip as you did.

**Mr. Jourdenais:** Frankly, I do not recommend it because 26 hours in a train is a very long time.

But does not the commissioner believe that it is a necessary project?

**Senator Marchand:** I do not think it is part of my mandate unless my legal advisers say otherwise. I do not think that double tracking is part of the Canadian Transport Commission's mandate.

**Le président:** Le CN va comparaître de nouveau.

**Mr. Jourdenais:** Okay. I had two other questions to ask; if you cannot answer this one as I had hoped, I will wait until the next time.

**Le président:** Il n'a pas à répondre, car franchement, ce n'est pas une question qu'on peut lui poser en tant que président de la CCT. La décision de CN de faire ce qu'il veut faire lui appartient seul, et le président de la CCT n'a rien à y voir.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman.

**Le président:** Vous avez deux autres questions.

**M. Jourdenais:** Elles faisaient suite à l'autre.

**Le président:** Bien. Je ne vois personne d'autre qui veuille poser de questions. M. Forrestall, en avez-vous une?

[Text]

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I wonder if I might just ask the distinguished president of the commission to comment upon the thought he has been able to give to date on examination of the relationship between Canada and foreign countries with respect to shipment by water. Is he in a position to indicate to the committee now what plans are in place to take a first lengthy hard look at this relationship?

**Senator Marchand:** I know we have a group which has been to South America, and on this I would ask the vice-president of the commission, Mr. Thompson, to speak.

**Mr. J.D. Thompson (Vice-President, Canadian Transport Commission):** The commission had a study team visit South America at the request of the Minister. That report is now in a preliminary stage; it will be finalized in July of this year. Specific recommendations regarding the findings as to possible regulation and legislation to be formulated by the Minister of Transport should be in his hands by July of this year.

**The Chairman:** Thank you very much. Gentlemen, No other member appears to have questions. I want to thank the president and officials of the CTC for attending this morning, and also the members for putting in long hours of sitting here when you can ask questions only in a relatively limited way. Those who got here on time did exhaust most of their rights today, Mr. Jourdenais.

So thank you very much. The committee is adjourned until 9.30 a.m. Tuesday, when the officials of DOT will be briefing us on the Aeronautics Act.

**Senator Marchand:** I thank you for the warm reception.

[Translation]

**M. Forrestall:** Monsieur le président, j'aimerais simplement demander au distingué président de la Commission s'il a eu le temps de réfléchir aux relations entre le Canada et l'étranger à l'égard des transports maritimes. Est-il en mesure de dire au Comité quels sont ses projets à l'égard d'une telle étude?

**Le sénateur Marchand:** Je sais que nous avons un groupe qui est allé faire une visite en Amérique du Sud et je vais demander au vice-président de la Commission, à M. Thompson, de vous en parler.

**M. J.D. Thompson (vice-président, Commission canadienne des transports):** La Commission a envoyé une équipe d'étude en Amérique du Sud, à la demande du ministre. Son rapport en est à la phase préliminaire et il devrait être finalisé en juillet de cette année. Le ministre devrait avoir en main en juillet des recommandations précises concernant une réglementation et une législation éventuelles.

**Le président:** Je vous remercie. Messieurs, il ne semble pas y avoir d'autres questions. Je tiens à remercier le président et les fonctionnaires de la CCT d'être venus ce matin et à remercier également les membres du Comité de consacrer de longues heures à ces séances où ils ne peuvent poser que des questions relativement limitées. Ceux qui sont arrivés à l'heure ont épuisé presque tout leur quota de questions aujourd'hui, M. Jourdenais.

Merci beaucoup, donc. La séance est levée jusqu'à mardi à 9h30 où nous entendrons les fonctionnaires du ministère des Transports, concernant la Loi sur l'aéronautique.

**Le sénateur Marchand:** Je vous remercie beaucoup de votre accueil chaleureux.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Canadian Transport Commission:*

Hon. Jean Marchand, P.C. President;  
J.D. Thompson, Q.C., Vice-President;  
J.F. Walter, Commissioner, Chairman, Railway Transport Committee;  
J.G. Drainville, Commissioner, Chairman, Motor Vehicle Transport Committee;  
J.M. McDonough, Senior Commissioner, Western Division;  
L.G. Potvin, Executive Director, Air Transport Committee;  
J. Heads, Executive Director, Railway Transport Committee, Administration;  
W.F. Fry, Director, Tariffs and Subsidies Control.

### *De la Commission canadienne des transports:*

L'hon. Jean Marchand, C.R., président;  
J.D. Thompson, c.r., vice-président;  
J.F. Walter, commissaire, président, Comité des transports par chemin de fer;  
J.-G. Drainville, commissaire, président, Comité des transports par véhicule à moteur;  
J.M. McDonough, commissaire principal, Division de l'Ouest;  
L.-G. Potvin, directeur exécutif, Comité des transports aériens;  
J. Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer;  
W.F. Fry, directeur, Contrôle des subventions et des tarifs.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 8

Fascicule n° 8

Tuesday, April 30, 1985  
Thursday, May 2, 1985

Le mardi 30 avril 1985  
Le jeudi 2 mai 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Bill C-36, An Act to amend the Aeronautics Act

Projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur  
l'aéronautique

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Honourable Don Mazankowski,  
Minister of Transport

L'honorable Don Mazankowski,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Moe Mantha  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Jean Charest  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Thursday, May 2, 1985:

Simon de Jong replaced Les Benjamin;  
Jim Fulton replaced Iain Angus.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le jeudi 2 mai 1985:

Simon de Jong remplace Les Benjamin;  
Jim Fulton remplace Iain Angus.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 30, 1985  
(10)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:45 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Darryl Gray, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl Gray, Elliot Hardey, Fernand Jourdenais, André Plourde.

*Alternate present:* Mike Forrestall.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation, Administration; Mr. Bob Lafleur, Assistant Administrator, Air Regulations; Mr. Grant Mazowita, Project Manager, Aeronautics Act Task Force; Dan Fiorita, Legal Counsel, Department of Transport Legal Services.

The Order of Reference dated Wednesday, April 17, 1985 being read as follows:

**ORDERED**,—That Bill C-36, An Act to amend the Aeronautics Act, be referred to the Standing Committee on Transport.

The witnesses answered questions.

At 12:12 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, MAY 2, 1985  
(11)

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Simon de Jong, Murray Dorin, Bill Gottselig, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan.

*Alternates present:* Jack Ellis, Mike Forrestall, Bill Rompkey.

*Appearing:* The Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation, Administration; M. Bob Lafleur, Assistant Administrator, Air Regulations.

The Committee resumed consideration of Bill C-36, An Act to amend the Aeronautics Act (*See Minutes of Proceedings for Tuesday, April 30, 1985*).

The Minister made an opening statement and, with the witnesses, answered questions.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 30 AVRIL 1985  
(10)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, ce jour à 9 h 45, sous la présidence de Darryl Gray (*vice-président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, André Plourde.

*Substitut présent:* Mike Forrestall.

*Aussi présent:* De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins: Du ministère des Transports:* Gordon Sinclair, Administrateur, Administration canadienne du transport aérien; Bob Lafleur, administrateur adjoint, Réglementation aérienne; Grant Mazowita, directeur de projet, Groupe de travail de la Loi sur l'aéronautique; Dan Fiorita, conseiller légiste, ministère des Transports, service du contentieux.

Lecture de l'ordre de renvoi du mercredi 17 avril 1985 est donnée en ces termes:

**IL EST ORDONNÉ**,—Que le projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, soit déferé au Comité permanent des transports.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 h 12, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 2 MAI 1985  
(11)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 40, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Simon de Jong, Murray Dorin, Bill Gottselig, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan.

*Substituts présents:* Jack Ellis, Mike Forrestall, Bill Rompkey.

*Comparait:* L'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports.

*Aussi présent:* De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins: Du ministère des Transports:* Gordon Sinclair, Administrateur, Administration canadienne du transport aérien; Bob Lafleur, administrateur adjoint, Réglementation aérienne.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique (*Voir Procès-verbaux du mardi 30 avril 1985*).

Le Ministre fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 17 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, May 2, 1985

• 1541

**The Chairman:** Mr. Minister, we are way beyond our usual punctual time of starting. I am glad to welcome the Minister on what I guess is the first piece of legislation we have had to deal with from this Parliament, Bill C-36. We are going to call clause 1.

On clause 1

**The Chairman:** There is a small piece of business to be done, to approve the steering committee report, if we finally get a quorum of eight members. In lieu of that, colleagues and Mr. Minister, are you prepared and ready to proceed? Aside from your speech, are you going to have a statement, or do you want the questioning to start?

**Hon. Donald F. Mazankowski (Minister of Transport):** Mr. Chairman, after your admonition the last time I appeared, I guess I am in your hands.

**The Chairman:** This bill has been before us in different forms, on at least two previous occasions, I think. I appreciate there are other interested parties who may be interested in appearing before the committee. Mr. Minister, your Parliamentary Secretary has been of great help since the steering committee met this morning in trying to put together the witnesses who want to appear after your presentation. Without getting fundamentally definitive, we certainly hope that after your presentation today, and the presentation on Tuesday with certain interested parties who are prepared to proceed, that other parties will appear. If they do not, we are going to proceed to study clause by clause.

Ordinarily, I would not, and the steering committee ordinarily would not, suggest we let all parties make sure they have plenty of time, but there has been . . . I want to say this publicly because there may be people in the room, and if certain people are not in the room, the message can go back that since this is our only piece of legislation now, knowing that we are going to be swamped with legislation by the time this thing moves—along with a few agencies which have to appear before the committee—we certainly intend to move and to hold clause by clause after Tuesday. Then if there are other parties who, for one reason or another, have not had a chance to appear, we certainly will hold the door open but only very briefly, because this matter has been around so long.

Quite frankly, that is why—unless you want to make an opening statement, a very preliminary statement, after your comments in the House on second reading—I, as the chairman, am prepared to throw this thing open to questions to get it moving forward.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 2 mai 1985

**Le président:** Monsieur le ministre, nous sommes habituellement beaucoup plus ponctuels. Je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue à l'occasion de l'étude de ce premier projet de loi pour notre Comité au cours de cette législature. Il s'agit du projet de loi C-36 dont je mets l'article 1 en délibération.

Article 1

**Le président:** Il nous faudrait tout d'abord approuver le rapport du Comité directeur si nous réussissons jamais à avoir un quorum de huit députés. Comme nous ne l'avons pas, chers collègues et monsieur le ministre, êtes-vous prêts à commencer? Comme vous avez déjà fait un discours sur le projet de loi, préférez-vous que l'on commence immédiatement la période de questions ou auriez-vous une déclaration à faire?

**L'honorable Donald F. Mazankowski (ministre des Transports):** Monsieur le président, après ce que vous m'avez dit la dernière fois que j'ai comparu devant le Comité, je crois que je n'ai plus qu'à vous laisser décider.

**Le président:** Ce projet de loi nous a été renvoyé sous différentes formes au moins à deux autres occasions. Je sais qu'il y a peut-être d'autres groupes intéressés qui souhaiteraient comparaître. Votre secrétaire parlementaire nous a beaucoup aidés depuis la réunion du Comité directeur ce matin. Sans pouvoir être absolument catégorique, nous espérons qu'après votre comparution d'aujourd'hui et après avoir entendu les témoins qui voudront comparaître mardi, nous commencerons l'étude article par article.

Ordinairement, ni moi ni le Comité directeur ne serions prêts à laisser aux intéressés tout le temps qu'ils veulent mais . . . et je veux déclarer cela publiquement car il y a peut-être des gens dans la salle et si certains ne sont pas dans la salle, le message leur parviendra certainement, qu'étant donné que c'est le seul projet de loi dont nous soyons saisis actuellement et que nous en aurons beaucoup d'autres par la suite—sans compter les organismes qui doivent comparaître devant le Comité—il nous faut absolument avancer rapidement et commencer l'étude article par article aussitôt que possible après mardi. Maintenant, s'il y a d'autres groupes qui, pour une raison ou une autre, n'ont pas eu la possibilité de comparaître, nous laisserons certainement la porte ouverte mais très brièvement car il y a longtemps que l'on discute la question.

Très franchement, à moins que vous vouliez faire une déclaration liminaire, je crois qu'après les observations que vous avez faites à la Chambre en deuxième lecture, nous pourrions commencer immédiatement les questions.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** As I said, Mr. Chairman, I am in your hands. I can make a short statement or you can proceed directly to questions. I will let the committee decide.

**The Chairman:** You can make a short statement.

**Mr. Mazankowski:** Thank you very much, Mr. Chairman and members of the committee. I am very pleased about the attitude of the committee in wanting to proceed very quickly with this legislation. As the chairman has indicated, elements of it have been around for some time.

I also am advised that the members of the committee had a very excellent briefing by Transport Canada officials. I guess I am in the rather difficult position of the members of the committee knowing probably as much about the bill as I do, and so there may not be a need for a lot of penetrating questions.

• 1545

But perhaps, Mr. Chairman, for the record, because who knows, 50 years from now someone may want to look at the proceedings and study them and it might be worthwhile putting on the record just a brief background of the bill.

It is the first comprehensive amendment of the Aeronautics Act since it was first passed into law in 1919. It is intended to bring its provisions into line with current-day realities and current practices with respect to civil aviation and aeronautics in Canada. There have been some minor changes to the Aeronautics Act in the 1970s in response to increases in aircraft hijackings, but really in substance it has not been tackled.

The result of this has been that we have emerged with a complicated system of regulations and orders on various topics authorized by the act, supplemented by administrative requirements, set out in a myriad of documents. I think it is fair to say the complexity of this system has been universally criticized by the aviation community and the Department of Transport has met with increasing difficulty in enforcing laws because of loopholes which have been left by the use of two types of subordinate legislation and because many important areas can only be dealt with administratively.

So there have been efforts over the past 10 years to deal with this and I think that is history, that perhaps it was revitalized rather dramatically with the appointment of the Commission of Inquiry on Aviation Safety under the chairmanship of the Hon. Justice Dubin, and from that we have had further recommendations which are incorporated into this legislation.

In October 1978, the Aeronautics Act Task Force was established within the Department of Transport with a mandate to review the aeronautics legislation. In 1982, the task force distributed the public consultation document entitled, *Proposals for Amendment to parts I and III of the Aeronautics Act*. This document included proposals for amendment based upon the earlier bills, recommendations of the Commission of Inquiry on Aviation Safety, representations

[Translation]

**Mr. Mazankowski:** Je répète, monsieur le président, que c'est à vous de décider. Je puis dire quelques mots ou vous pouvez passer immédiatement aux questions. C'est comme le veut le Comité.

**Le président:** Allez-y, alors.

**Mr. Mazankowski:** Merci beaucoup, monsieur le président et membres du Comité. Je me réjouis de l'attitude du Comité qui semble vouloir avancer très rapidement dans l'étude de ce projet de loi. Comme l'a dit le président, certains des éléments qu'il contient ne sont pas nouveaux.

On m'a signalé que les membres du Comité ont bénéficié d'une excellente séance d'information organisée par le ministère. Me voici donc dans une position assez cocasse puisque les membres du Comité en savent peut-être tout autant que moi sur le projet de loi. À se demander s'il est nécessaire qu'ils me posent beaucoup de questions.

Toutefois, monsieur le président, comme on ne sait jamais s'il n'y aura pas quelqu'un dans 50 ans qui voudra jeter un coup d'oeil à nos délibérations, je devrais peut-être rapidement revenir sur l'historique du projet de loi.

C'est en effet la première révision en profondeur de la loi sur l'aéronautique adoptée en 1919. Le projet de loi vise à mettre les dispositions de cette loi en accord avec les pratiques et besoins actuels de l'aéronautique au Canada. Certains amendements mineurs ont été apportés à la loi sur l'aéronautique dans les années 70's pour contrer la vague de piraterie aérienne. Il ne s'agissait toutefois que de réformes ponctuelles.

Le résultat est que l'aéronautique aujourd'hui au Canada est régie par un amalgame complexe de règlements et d'ordonnances habilités par la loi auxquels s'ajoutent une pléthore de documents répondant à des besoins administratifs. On peut donc dire que la complexité de ce système est critiquée unanimement par le monde aéronautique et que le ministère des Transports a dû faire face à des difficultés croissantes dans l'administration de la législation du fait des lacunes découlant de ces deux types complémentaires de réglementation et du fait aussi des nombres de domaines qui ne pouvaient être traités qu'administrativement.

Au cours des dix dernières années, un certain nombre d'initiative ont été prises pour améliorer la situation et je crois que un déjà long important de cette évolution fut la nomination de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne présidée par le juge Dubin. Nous avons ainsi reçu diverses recommandations qui furent incluses dans ce projet de loi.

Le groupe de travail de la loi sur l'aéronautique fut créé en 1978 au ministère des Transports en vue de réviser la législation aéronautique. En 1982, le groupe de travail a distribué au public un document de consultation intitulé «proposition de modifications des parties I et III de la loi sur l'aéronautique». Le document contenait des propositions de modifications fondées sur les projets de loi antérieurs, les recommandations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne, les

*[Texte]*

from the Department of Transport and the task force examination of foreign aeronautics legislation.

So we have a pretty comprehensive overhaul. Some of the major provisions of the bill are as follows, Mr. Chairman. First of all, dealing with the Minister's responsibilities under proposed section 3.2. This section sets out the Minister's powers and the authorities as set out in clause 3 of the existing act and adds several new authorities, the most important of which are:

- (a) the authority to give aid, financial or otherwise, to aerodromes and in matters pertaining to the aeronautics

which was added to authorize existing aid programs, and

- (b) the authority to enter into administrative arrangements with foreign aviation authorities.

The second section has to do with fees and charges. These sections authorize the charging of fees and provide for interest on overdue fees, and include two provisions to aid in collection.

Third, with respect to security, these sections extend the regulatory authority for security measures to aerodrome operators, in addition to air carriers, and authorize regulations requiring them to submit their proposed security measures to the Minister for approval.

Fourth, it provides the power to proclaim regulations, and I suspect this is where a bit of the work of this committee will be directed. But I understand that, tabled with committee members, has been the latest update on the status of regulations.

The sections set out enabling powers for regulations would include airworthiness of aeronautical products, location of aerodromes, noise emanating from aircraft and airports, records relating to aeronautics, aviation fuel, aviation services and facilities, private aviation weather services, hours of work of flight crew of aircraft carrying passengers and insurance.

• 1550

The other element has to do with zoning airports and airport sites. These provisions extend the power to zone to federal airport sites and provide for provincial participation where the purpose of the zoning regulations is to prohibit uses which are incompatible with the operation of an airport, as opposed to safety purposes.

The sixth provision has to do with medical information, proposed section 5.5. This proposed section requires physicians and optometrists to inform certain aeronautical patients that they have conditions which must be reported to the Minister—and there are provisions with regard to that.

*[Traduction]*

observations du ministère des Transports ainsi que l'étude par le groupe de travail, de la législation aéronautique étrangère.

Il s'agit donc ainsi d'une révision assez générale. Voici donc les dispositions principales du projet de loi. Tout d'abord, les responsabilités du ministre sont traitées à l'article 3.2. Cet article énonce les pouvoirs du ministre tels qu'ils apparaissent à l'article 3 de la loi actuelle et en ajoutent plusieurs nouveaux dont les plus importants sont:

- a) le pouvoir de fournir une aide, financière ou autre, aux aérodromes et aux organismes associés à diverses installations aéronautiques

ce qui a été ajouté pour autoriser les programmes d'aide existants et

- b) le pouvoir de conclure des ententes administratives avec les instances aéronautiques étrangères.

Deuxièmement les redevances. Ces articles autorisent l'imposition de redevance, prévoit des intérêts à payer sur les comptes en souffrance et énoncent deux dispositions devant faciliter le recouvrement.

Troisièmement, à propos de la sûreté, ces articles élargissent les pouvoirs de réglementation afférents aux mesures de sûreté de façon à ajouter, dans les responsables en la matière, les exploitants d'aérodromes aux transporteurs aériens, et autoriser les règlements obligeant les exploitants et transporteurs à soumettre leurs projets de mesures de sûreté à l'approbation du ministre.

Quatrièmement, les pouvoirs habilitant les règlements et je suppose que c'est sur quoi le Comité concentrera une partie de son attention. Je crois toutefois que les membres du Comité ont reçu les dernières informations disponibles sur les règlements.

Les pouvoirs habilitant les règlements incluent la navigabilité des matériels aéronautiques, l'emplacement des aérodromes, le bruit émanant des aéronefs et des aéroports, la tenue de registres liée à l'aéronautique, le carburant d'aviation, les services et installations aéronautiques, les services privés de météorologie pour l'aviation, les heures de travail des membres d'équipage d'aéronefs transportant des passagers et les assurances.

Il y a ensuite le zonage des aéroports et des zones aéroportuaires. Ces dispositions élargissent les pouvoirs existants pour inclure le zonage des zones aéroportuaires et prévoient la participation de la province concernée lorsque le règlement de zonage vise à interdire une utilisation des biens—fonds incompatibles avec les activités aéroportuaires, ce qui est différent du zonage pour des raisons de sécurité.

Sixièmement, les renseignements médicaux, article 5.5. Cet article impose aux médecins et optométristes d'aviser certains patients titulaires de documents d'aviation que leur état de santé déficient doit être signalé au ministre—et il y a certaines dispositions à cet égard.

## [Text]

Seventh, the bill deals with suspension or cancellation of Canadian aviation documents. These proposed sections set out the procedures which must be followed where documents are suspended or cancelled on various grounds. We can go into more detail on that at a later time.

The eighth provision deals with offences and penalties, proposed sections 6.3 to 6.5. These proposed sections set out a number of serious offences which can be prosecuted either by indictment or by summary conviction. They also establish maximum and minimum fines for all summary convictions; and include provisions allowing the courts, as part of the penalty, to prohibit the offender from acting in accordance with his licence, and to order the forfeiture of aircraft used in illegal commercial services.

The ninth proposed section has to do with administrative monetary penalties.

The tenth has to do with enforcement. In this particular area the sections provide that the owner, operator and pilot in command of an aircraft are liable for offences committed in relation to the aircraft, and that the operator of an aerodrome is liable for offences in relation to the aerodrome.

Finally, Mr. Chairman, the bill sets out a provision for the establishment of a civil aviation tribunal which is a major recommendation of the Dubin inquiry.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. In reviewing the highlights of the bill, you also drew to my attention a matter I wanted to publicly put on record. This was to thank publicly your officials for the in camera briefing which members of the committee had on Tuesday last, especially the briefing book and the synopsis of the book. Quite frankly, Mr. Minister, on behalf of members of the committee and myself personally, I want to thank and congratulate Mr. Sinclair and his officials for presenting this to us. This briefing book, I think, is almost your ministerial briefing book and I do not know if there is much more in your ministerial briefing book than is in here. I think it is a most interesting precedent. Obviously, we cannot do it all the time, but on something like this which does not really have partisan stripes in that we are talking about safety and the air . . . I just wanted to publicly thank all your officials for giving such a thorough briefing to the members on Tuesday last, which we hope will expedite your appearance and the appearance of anyone else before the committee.

Without further ado and without being facetious or sarcastic, I certainly would like to welcome the Hon. Mr. Rompkey and the opposition.

These chairs have been most absent in four to five previous committee hearings. When the Minister was here and was wide open for all sorts of very constructive questions, there was no one from Her Majesty's Royal Opposition. Be that as it may, I am glad to see you here, Mr. Rompkey; and you have first crack at the Minister and this most interesting and substantive act.

## [Translation]

Septièmement, le projet de loi traite de la suspension ou de l'annulation de documents d'aviation canadiens. Ces articles énoncent la procédure à suivre lors de la suspension ou de l'annulation, pour diverses raisons, de documents. Nous pourrions revenir sur les détails un peu plus tard.

Huitièmement, les infractions et peines, articles 6.3 à 6.5. Ces articles définissent un certain nombre d'infractions punissables soit pas mise en accusation, soit par procédure sommaire. Ils fixent aussi les amendes maximales et minimales pour les infractions punissables par procédure sommaire et autorisent les tribunaux à imposer, en plus de toute autre sanction, l'interdiction de se prévaloir des avantages conférés par une licence et la saisie de l'aéronef ayant servi à un service aérien illégal.

Neuvièmement, les amendes administratives.

Dixièmement, les mesures de contrainte. Les articles ici disposent que le propriétaire, l'utilisateur et le commandant de bord d'un aéronef peuvent tous être tenus responsables de la perpétration d'une infraction et que l'exploitant d'un aéro-drome peut être tenu responsable pour des infractions en rapport avec l'aérodrome.

Finalement, monsieur le président, le projet de loi comporte une disposition touchant la création d'un tribunal de l'aviation civile, ce qui est une des principales recommandations de l'enquête Dubin.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. En revenant sur les points saillants du projet de loi, vous m'avez fait penser que je voulais remercier publiquement les fonctionnaires de votre ministère pour la séance d'information à huis clos qu'ils ont organisée pour nous mardi dernier et pour le dossier d'information et le résumé qu'ils nous ont fournis. Très franchement, monsieur le ministre, au nom des membres du Comité et en mon propre nom, je remercie et félicite M. Sinclair et ses collaborateurs pour ce travail. Il semble que ce dossier d'information soit presque celui qui est préparé pour vous et je me demande même si le vôtre contient davantage que le nôtre. C'est un précédent extrêmement intéressant. Il est évident que nous ne pouvons toujours procéder ainsi mais lorsqu'il s'agit d'une question comme celle-ci, qui ne peut susciter de partisanerie, puisqu'il s'agit de sécurité et d'espace aérien . . . c'est une excellente formule. Je voulais donc simplement remercier publiquement tous vos collaborateurs qui ont si bien veillé à l'information des membres du Comité mardi dernier. Nous espérons que cela permettra d'accélérer notre étude du projet de loi.

Sans plus attendre et sans vouloir être facétieux ni sarcastique, je souhaite la bienvenue à l'honorable Rompkey et à l'opposition.

Ces fauteuils sont en effet restés libres lors de nos quatre ou cinq dernières réunions. Lorsque le ministre a comparu et était tout prêt à répondre à toutes sortes de questions très constructives, il n'y avait personne pour représenter l'opposition royale de sa Majesté. En tout cas, monsieur Rompkey, je suis très heureux de vous voir ici; vous serez le premier à interroger le

[Texte]

**Mr. Rompkey:** I am glad that you are glad that I am glad that I am here, Mr. Chairman. I want to thank you for being glad and I want to welcome the Minister. All the leading journals are saying that the Minister is one of the most influential ministers in the Government of Canada, that he is in charge, that he is the boss, and that he is running the show. I am very pleased with that and I wish him well in his duties because he has one of the most important portfolios for the country, and certainly one of the most important portfolios for us in Atlantic Canada and in Newfoundland.

Having said that and having drawn out my speech at length at the beginning for the very real purpose, Mr. Chairman, that I did not have the benefit of the briefing the others did and I need some time to have a look at this . . .

• 1555

But I would want to ask him, under section 2(a) . . . "to give aid, financial or otherwise, to aerodromes in matters pertaining to aeronautics"—how that differs from what exists at present. Is that not a responsibility under the act now? Is it not being carried out as a matter of rule, and how does this differ from what we had previously?

One of the things I recall that led to the Dubin inquiry was not only accidents at large airports but indeed accidents in small, remote airports. I recall Cranbrook, B.C., for example, and others elsewhere in the country, some in my own area of Labrador, that led to the existence of the Dubin inquiry in the first place.

One of the things that came out of that inquiry was the absence of proper landing facilities in rural areas of Canada—not only the landing facilities, but indeed the electronic mechanisms that are needed for remote landings for VFR flights. This is very important in areas of rural Canada, in developing areas.

Some things have been done along those lines. Some funds have been expended to improve airports. I know the kind of thing that has gone on in my own area in Labrador, and that is now coming to a conclusion. But there are many other areas of the north too which need that kind of thing very seriously: in the Northwest Territories, in the Yukon, in northern Ontario, in northern British Columbia.

Does the Minister have more power now as a result of section 2(a) than he had before, and is he thinking of exercising that power to allocate funds for the improvement of landing facilities in rural and northern areas of Canada?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Rompkey, first of all thank you for your kind remarks, and I am sure that the Transport committee will always welcome your participation.

[Traduction]

ministre sur ce projet de loi des plus intéressants et des plus importants.

**M. Rompkey:** Je suis heureux que vous soyez heureux que je sois heureux d'être ici, monsieur le président. Je vous remercie d'être heureux et je souhaite également la bienvenue au ministre. Tous les grands journaux déclarent qu'il est un des ministres les plus influents au gouvernement fédéral, qu'il connaît son domaine, qu'il dirige son ministère et qu'il sait ce qu'il fait. J'en suis très heureux et je lui souhaite beaucoup de succès dans ses fonctions car il a certainement l'un des portefeuilles les plus importants pour le pays et pour nous, dans la région de l'Atlantique et à Terre-Neuve.

Cela dit et j'ai été assez long dans ces premiers propos, monsieur le président, car je n'ai pu profiter de la séance d'information auxquelles ont assisté d'autres députés, il me faut un certain temps pour examiner la question . . .

J'aimerais toutefois l'interroger sur la deuxième partie de son document au paragraphe 2(a)—«le pouvoir de fournir une aide, financière ou autre, aux aéroports et aux organismes associés à diverses installations aéronautiques» en quoi cela diffère-t-il de ce que nous avons actuellement? Cette responsabilité ne lui est-elle pas conférée dans la loi actuelle? N'est-ce pas déjà la règle et en quoi cela diffère-t-il de ce qui précédait?

Je me souviens qu'une des choses qui a mené à l'enquête Dubin n'était pas simplement les accidents survenus dans les grands aéroports mais bien les accidents survenus dans des aéroports plus petits et plus isolés. Je me souviens de Cranbrook, en Colombie-Britannique et d'autres, dans d'autres régions du pays, certains dans ma propre région du Labrador. C'est à la suite de cela qu'il a été décidé de créer la Commission d'enquête Dubin.

Une des choses qu'a révélée cette enquête est qu'il n'existait pas dans les régions rurales du Canada d'installations convenables pour atterrir—pas seulement en matière de pistes mais également de matériel électronique nécessaire pour les atterrissages à distance des vols VFR. C'est très important dans les régions rurales du Canada, dans les régions en voie de développement.

On a fait un certain nombre de choses dans ce sens. On a dépensé certains fonds pour améliorer les aéroports. Je sais ce qui s'est fait dans ma propre région du Labrador et on en arrive à la fin. Mais il y a bien d'autres régions du Nord qui ont également très besoin de ce genre de chose: dans les Territoires du Nord-Ouest, au Yukon, dans le nord de l'Ontario, dans le nord de la Colombie-Britannique.

Le Ministre aurait-il ainsi plus de pouvoir en vertu de ce nouvel article et pense-t-il qu'il pourra user de ce pouvoir pour réserver des fonds à l'amélioration des installations d'atterrissage dans les régions rurales et septentrionales du Canada?

**M. Mazankowski:** Monsieur Rompkey, tout d'abord, merci de vos aimables paroles tout à l'heure. Je suis certain que le Comité des transports sera toujours heureux de pouvoir compter sur votre participation.

[Text]

With respect to the question you have raised—and I will answer it briefly in a general way—my understanding is that that particular subclause essentially legitimizes the existing programs carried out by the Department of Transport, and it is also to provide a secure base for funding in the future. I understand that essentially it really clears up any doubts or any misinterpretation that could occur.

Perhaps Mr. Sinclair or Mr. Lafleur, who are really the architects of the legislation, may want to elaborate further.

**Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport):** Mr. Chairman, previously the aid programs the department engaged in with respect to contributions and others to small airports or in conjunction with federal-provincial arrangements were done under the authority of vote wordings in the appropriations bills. Since 1981 that device has come under some disfavour, and the provisions that are now included in the Aeronautics Act are a method by which that deficiency is remedied and the express authority to engage in that kind of activity will be specifically provided for in the bill.

**Mr. Rompkey:** Does that mean that you now have a responsibility for providing landing facilities and all that goes with them in areas of Canada where you did not have responsibility before and where indeed you had to come to arrangements with provinces to put those things in place? The usual mechanism, apart from those areas of Canada where the Government of Canada had jurisdiction . . . we tended to deal with provincial governments. The difficulty there was not simply getting the thing done in the first place; the difficulty there also was exercising the jurisdiction once the thing was done. In many municipal airports, it is municipal or provincial governments who look after the landing facilities once they are established, and I think that is the second aspect of the problem. Problem number one is getting them there. Problem number two is how they are controlled and administered after they are there.

Are you telling me that the Government of Canada now has the responsibility, first, for positioning those, building those, constructing those airstrips and the attendant facilities in the first place, and, secondly, of running them once they are there and imposing the will of the Government of Canada on the administration of those airstrips? Is that what that means? If so, that is indeed a new development and I think a step in the right direction.

• 1600

**Mr. Mazankowski:** Mr. Sinclair may want to elaborate, but I would interpret that as giving the federal government a clear mandate to do those things. It is an enabling matter and I think it is at the discretion of the Minister or the Cabinet, depending upon the particular circumstances. For example, in isolated areas where air services are necessary, we have a responsibility as well under the provisions of the National Transportation Act to provide access for all Canadians. To the extent that is possible, we will support the development of the

[Translation]

A propos de la question que vous avez posée—et j'y répondrai brièvement de façon générale—je crois que ce paragraphe se borne essentiellement à légitimer les programmes que mène actuellement le ministère des Transports et à assurer une base de financement pour l'avenir. Je crois qu'essentiellement cela élimine tout doute ou tout risque de mauvaise interprétation.

Peut-être que M. Sinclair ou M. Lafleur, qui sont vraiment les architectes de ce projet de loi, voudront donner d'autres détails.

**M. Gordon Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport aérien, ministère des Transports):** Monsieur le président, auparavant les programmes d'aide auxquels se livrait le Ministère, qu'il s'agisse de subventions ou d'autre chose à de petits aéroports ou d'accords fédéraux provinciaux, étaient couverts par des crédits contenus dans les lois de finance. Depuis 1981, ce système semble moins plaire et les dispositions maintenant contenues dans la Loi sur l'aéronautique permettent de remédier à cette lacune en donnant au Ministre le pouvoir exprès de se livrer à ce genre d'activités.

**M. Rompkey:** Cela signifie-t-il que vous êtes maintenant responsable d'aménager des installations d'atterrissage et tout ce qui les accompagne dans les régions du Canada où vous n'aviez pas jusqu'ici cette responsabilité et où il vous fallait négocier certains accords avec les provinces à cette fin? Le système habituel, en dehors des régions où le gouvernement canadien a juridiction . . . était de traiter avec les autorités provinciales. La difficulté n'était donc pas simplement de réaliser les travaux nécessaires, c'était aussi d'exercer l'autorité voulue une fois les travaux terminés. Dans bien des aéroports municipaux, ce sont les autorités municipales ou provinciales qui se chargent des installations d'atterrissage une fois celles-ci aménagées et c'est probablement là le deuxième volet du problème. Le premier étant de mettre ces installations en place. Le deuxième de les contrôler et de les administrer par la suite.

Êtes-vous donc en train de me dire que le gouvernement canadien a maintenant d'une part la responsabilité de mettre ces installations en place, de les construire, de construire les pistes d'atterrissage et les autres installations nécessaires, deuxièmement, de les exploiter et d'imposer la volonté du gouvernement canadien quant à l'administration de telles pistes d'atterrissage? C'est cela? Dans l'affirmative, c'est en effet certainement tout à fait nouveau et je crois que c'est une étape dans la bonne direction.

**M. Mazankowski:** M. Sinclair voudra peut-être entrer dans plus de détails, mais à mon sens, cette disposition autorise clairement le gouvernement fédéral à faire ces choses. Il s'agit d'un article habilitant qui permet au ministre ou au cabinet d'exercer sa discrétion selon les circonstances. Par exemple, nous sommes tenus, aux termes de la Loi nationale sur les transports, d'assurer l'accès de tous les Canadiens aux régions isolées où les services aériens sont nécessaires. Dans la mesure du possible, nous financerons l'aménagement d'infrastructures

## [Texte]

airport infrastructure or the transportation infrastructure. We have various examples of that in the past, such as the Local Airport Improvement Program and programs with respect to the development of airports in the north and other isolated areas, as well as in the not so isolated areas. I think this basically gives us the mandate and enables us to carry forth.

**Mr. Rompkey:** The isolated airport program though, Mr. Minister, until now has been, I think the officials will agree, pretty well a token fund. I know that every time we tried to draw on it there was never enough there to do what needed to be done. That is not a reflection on you, if I may say so, reminding myself that I am in the opposition now. That was the case, though; that fund was never large enough to do the job that needed to be done. Moreover, it always seemed to me the provinces or municipalities had a lot of administrative responsibilities once the thing was done.

Are you saying now that not only will you have more responsibility for doing these things but that there will be an larger allocation of funds? Are you planning on such an allocation of funds from which people in various parts of Canada can draw, to put in place the facilities that are needed?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would not say that this would place more responsibility on the Minister or the federal government. I think the hon. member would know that all these programs are subject to the availability of funds and the matter of priorities. Really it is a decision of the government to decide where its priorities lie. I suppose a good case could be made for the fact that, having regard to the fact that in southern Canada we have a fairly mature transportation system, a fairly mature airport system, it might be very well a laudable objective to place emphasis on improving the infrastructure in the north in the isolated areas.

The member said that it is tokenism. Mr. Sinclair reminds me that the Labrador airport program alone has received something in excess of \$50 million. That may be a small amount, given the land mass and the demands, but nevertheless it is still a fairly substantial amount considering the population. It really is a matter of discretion, subject to the availability of funds, and subject to the decision, the policies of the government of the day.

**Mr. Rompkey:** I do not want to be misunderstood. I am well aware of what has gone into Labrador, very much so, but that did not come out of the isolated airstrip program. That was a special allocation by the Government of Canada for that particular...

**Mr. Mazankowski:** Still federal funds.

**Mr. Rompkey:** Oh, I know that. Until now, apart from special programs like the Labrador one, there has been in the Department of Transport, over the years, a program called the "isolated airstrips program" which has had, as I recall, \$5 or \$6 million per year in the pot. The point I was making was that this particular pot, allocated to isolated airstrips, was

## [Traduction]

aéroportuaires ou de transport. Nous avons vu divers exemples de cela dans le passé, par le biais entre autres du programme d'amélioration des aéroports locaux et de programmes d'aménagement d'aéroports dans le Nord et dans des régions plus ou moins éloignées. Je pense que cette disposition nous donne le mandat et l'autorisation d'aller de l'avant.

**M. Rompkey:** Mais le programme des aéroports isolés n'a été jusqu'à présent, monsieur le ministre, et je pense que les fonctionnaires en conviendront, qu'un programme symbolique. Je sais que chaque fois que nous avons essayé d'obtenir des fonds au titre de ce programme, il n'y en avait jamais suffisamment pour nous permettre de faire ce qui s'imposait. Je ne vous attaque pas, car je dois me rappeler que je suis maintenant l'opposition. Mais c'était quand même le cas qu'il n'y avait jamais suffisamment de fonds pour permettre l'exécution des travaux. En outre, il m'est toujours apparu que les provinces ou municipalités avaient beaucoup de responsabilités administratives une fois que les projets étaient mis en oeuvre.

Dois-je comprendre que vous aurez désormais plus de responsabilités et aussi plus de fonds? Prétendez-vous affecter des fonds qui permettront aux gens des diverses régions du Canada d'aménager les installations voulues?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne dirai pas que cela imposerait plus de responsabilités au ministre ou au gouvernement fédéral. Je pense que l'honorable député sait que tous ces programmes sont tributaires des fonds disponibles et des priorités. C'est au gouvernement qu'il appartient d'établir ces priorités. Je suppose qu'il ne serait pas trop difficile de faire valoir que, étant donné que nous avons un système de transport et d'aéroports relativement efficace dans le sud du Canada, il serait sans doute très opportun de mettre l'accent sur l'amélioration de l'infrastructure dans le nord et dans les régions isolées.

Le député a dit que c'était un programme symbolique. M. Sinclair me rappelle que le programme du Labrador a reçu au-delà de 50 millions de dollars. C'est peut-être peu à la lumière de l'étendue du territoire et des besoins, mais c'est quand même une somme assez substantielle par rapport à la population. C'est donc une question de discrétion sujette à la disponibilité de fonds et aux priorités et politiques du gouvernement en place.

**M. Rompkey:** Je veux m'assurer d'être bien compris. Je suis très conscient de ce qui a été fait au Labrador, mais cela n'avait rien à voir avec le programme d'aménagement de pistes dans les régions éloignées. Le Gouvernement du Canada avait créé un programme spécial expressément pour...

**M. Mazankowski:** Mais c'était quand même des fonds fédéraux.

**M. Rompkey:** Je le sais. Jusqu'à présent, outre les programmes spéciaux comme celui du Labrador, il y a eu, au ministère des Transports, un programme intitulé Programme d'aménagement de pistes d'atterrissage dans les régions éloignées au titre duquel étaient versés, si je me souviens bien, 5 ou 6 millions de dollars par année. Tout ce que je dis, c'est que ce

[Text]

never enough, and indeed the Government of Canada then had to make special allocations, come up with special programs to deal with the need.

• 1605

If the purpose of this is to streamline and to give you authority to do what you could not do before, or to put it on a more stable basis, then the question I was asking is: Is that commitment by the Government of Canada going to be there not only in jurisdiction from now on, but indeed in terms of funds? And you have answered that to a degree. I do not want to be misunderstood that I am unaware of what the Government of Canada has done in remote areas, but the point I was making is that particular fund—the isolated airstrips fund—was indeed a very small fund in terms of the need, and if it is going to be meaningful at all, it really has to have a lot more money in it to do the job that is needed to be done.

Mr. Chairman, if I had some more time—I do not know how much time I have—but I would like to get on to security. Do I have any more time?

**The Chairman:** You have about a minute on this round, but we are going to be moving around.

**Mr. Rompkey:** I want to ask about security, and I want to know how it would change the administration of safety and security in terms of the airlines. The Minister will know that the area I represent is a rural and northern area, and having travelled for about 13 years or more on small aircraft and on small airlines, one of the difficulties is not so much the facilities for landing, but indeed the condition of some of the aircraft themselves. I am wondering if this means now that there will be a closer watch on the condition of those aircraft to ensure that the safety is up to the standard it should be.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, to answer the first part of the member's question, in transportation you can always use more money, and I am sure I will have the member's support for that. I also thank him for reminding me of the fact that if I can use the legislative authority to extract more money from my colleagues to pursue goals and objectives in the transportation sector, I will certainly use that particular provision of the bill. I am not sure whether it will add any weight, but we will certainly try it out anyway. The member made reference to various programs, and if I recall correctly, the Arctic Air Services Program was one that was discontinued by the government of which he was a member of. I just mention that in passing, because obviously it had other priorities.

With respect to the issue of security, I think essentially what this bill does is clarifies and synchronizes the kinds of legislative framework and enforcement provisions that would allow the inspectors and those who are enforcing the rules and regulations to do so in a more effective fashion. Perhaps Mr. Lafleur or Mr. Sinclair may want to get into some specifics to cite some examples as to where there were conflicts or discrepancies in the previous act which made it very difficult to carry out the kind of enforcement procedures that the hon. member is referring to.

[Translation]

fonds n'a jamais été suffisamment garni, en sorte que le Gouvernement du Canada a dû établir des fonds et des programmes spéciaux pour répondre aux besoins.

Si le but est de simplifier la procédure et de vous donner le pouvoir de faire ce que vous n'étiez pas en mesure de faire auparavant, ou d'établir un système plus stable, alors la question est la suivante: cet engagement du Gouvernement du Canada sera-t-il uniquement un pouvoir prévu par la loi, ou sera-t-il appuyé par des fonds? Et vous y avez répondu partiellement. Je ne veux pas qu'on pense que je ne suis pas conscient de ce que le Gouvernement du Canada a fait dans les régions éloignées; je vous fais simplement remarquer que ce fonds, ce fonds destiné aux pistes dans les régions éloignées était nettement insuffisant par rapport aux besoins, et qu'il faudra y injecter beaucoup plus d'argent si l'on veut faire les travaux qui s'imposent.

Monsieur le président, si j'avais un peu plus de temps, je ne sais pas combien de temps il me reste, j'aimerais aborder la question de la sûreté. Me reste-t-il du temps?

**Le président:** Il vous reste environ une minute pour ce tour-ci, mais vous aurez encore l'occasion de prendre la parole.

**M. Rompkey:** Je voudrais savoir comment le projet de loi changera l'administration de la sûreté et de la sécurité en ce qui concerne les lignes aériennes. Le ministre sait que je représente une région rurale du Nord. Or, je voyage depuis environ 13 ans, peut-être plus, à bord de petits avions, sur de petites lignes aériennes, et ce qui me préoccupe, c'est moins les aéroports que les avions eux-mêmes. Je voudrais savoir si le projet de loi permettra un contrôle plus étroit de ces avions pour veiller à ce qu'ils répondent aux normes de sécurité.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, pour répondre à la première partie de la question du député, on peut toujours utiliser plus d'argent dans les transports, et je suis sûr qu'il en conviendra. Je tiens à le remercier aussi de m'avoir rappelé que je peux toujours invoquer cette disposition du projet de loi et le pouvoir qu'il me confère pour demander à mes collègues plus d'argent afin d'atteindre les buts et les objectifs du secteur des transports. Je ne suis pas sûr que cela fasse tellement de différence, mais nous allons quand même certainement essayer. Le député a parlé de divers programmes, et si je me souviens bien, le programme des services aériens de l'Arctique a été interrompu par le gouvernement dont il faisait partie. Je le mentionne en passant, pour dire qu'il y avait évidemment d'autres priorités.

En ce qui a trait à la sûreté aéronautique, je pense que le projet de loi clarifie et simplifie les mesures législatives et les dispositions d'application de manière à permettre aux inspecteurs et à ceux qui sont chargés de l'application des règlements de travailler plus efficacement. M. Lafleur ou M. Sinclair voudront peut-être entrer dans plus de détails et vous donner des exemples de difficultés ou de lacunes inhérentes à la Loi existante qui nuisaient beaucoup à l'application des procédures dont a parlé l'honorable député.

[Texte]

**Mr. Bob Lafleur (Assistant Administrator, Air Regulations, Department of Transport):** Thank you.

If I may, Mr. Chairman, just a moment on this question. I believe the member was asking about security itself. There are provisions now in the Aeronautics Act dealing with security and protecting aircraft against unlawful interference, but those are limited, and they date back to 1970 when the act was amended for that purpose. Basically they deal with the screening of passengers at airports. But since that time the industry, in consultation with Transport Canada, has adopted on a voluntary basis a number of other provisions to provide for the security of either the site or the aircraft itself, or for provisions in respect of actions to be taken after an unlawful interference act has taken place. These are to convert those voluntary schemes into a regulated standard so they may be applied equally across Canada, not only to the large carriers that are prepared to do that now on a voluntary basis but others where the threat assessment justifies those measures.

• 1610

So in the area of security they are basically to put under a proper regulatory structure the provisions already applied on a voluntary basis and in that respect put Canada in a position similar to that of other developed western nations.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if I might just add one further comment directly to Mr. Romkey's question when he talked about the condition of the aircraft, when I summarized the legislation in my opening remarks, I did indicate that there were provisions for enabling regulations which would provide for regulations on airworthiness of aeronautical products, location of aerodromes, records relating to aeronautics, aviation fuel, aviation services and facilities, private aviation weather services, hours of work of flight crew of aircraft carrying passengers—things of that nature, which are all part and parcel of this piece of legislation. I assume those regulations would be consistent with the kinds of standards which the hon. member would want to see at a very high level.

**Mr. de Jong:** Mr. Chairman, I am sitting in for my colleague, Mr. Benjamin, from Regina West. Mr. Benjamin sends his regrets at not being able to attend these hearings. He is representing Canada at some of the ceremonies taking place in Europe in commemoration of Victory Day. I felt that as a former Dutchman I should have been there too, but Mr. Benjamin takes seniority.

I have been introduced to the legislation just recently. Yesterday I was requested by my party to sit in for Mr. Benjamin. I must say I have not had a chance to read all of these documents. I made an honourable attempt at it. I understand some issues are still outstanding, even though I think it is fair to say that everybody welcomes the legislation, the updating of a bill that is about as old as since the Wright brothers first flew their airplane. I understand most of the people involved in the industry, private pilots associations, etc., are generally in agreement with what is being proposed.

[Traduction]

**M. Bob Lafleur (administrateur adjoint, Réglementation aérienne, ministère des Transports):** Merci.

Si vous me permettez, monsieur le président, quelques observations sur cette question. Je pense que le député s'interrogeait au sujet de la sûreté aéronautique. La Loi sur l'aéronautique comprend des dispositions relatives à sûreté et à la protection des aéronefs contre des actions illégales, mais ces dispositions sont limitées et remontent à 1970 lorsque la loi a été modifiée à cette fin. Les mesures portent essentiellement sur la vérification des passagers aux aéroports. Mais depuis ce temps-là, en consultation avec Transports Canada, l'industrie a adopté sur une base volontaire un certain nombre de dispositions visant à assurer la sûreté soit des aéroports, soit des aéronefs comme tels, ou des dispositions concernant les mesures à prendre suite à des contraventions à la loi. Ces articles du projet de loi visent à normaliser ces dispositions volontaires pour qu'elles puissent s'appliquer uniformément à travers le Canada aux gros transporteurs qui acceptent déjà de les appliquer sur une base volontaire, et aussi aux autres, lorsque l'évaluation de la menace justifie l'intervention de ces mesures.

Ces dispositions visent donc essentiellement à donner un cadre réglementaire aux mesures déjà appliquées sur une base volontaire, ce qui placera le Canada dans une position semblable à celle d'autres pays occidentaux industrialisés.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, permettez-moi de faire une autre observation en rapport avec la question de M. Romkey concernant l'état des avions. Quand j'ai résumé le projet de loi dans ma déclaration d'ouverture, j'ai mentionné qu'il renfermait des dispositions permettant l'établissement de règlements concernant la navigabilité des matériels aéronautiques, l'emplacement des aérodromes, la tenue de registres liés à l'aéronautique, le carburant d'aviation, les services et installations aéronautiques, les services de météorologie pour l'aviation privée, les heures de travail des membres d'équipages d'aéronefs transportant des passagers, et j'en passe. Je présume que ces règlements seraient de nature à répondre aux normes très élevées que souhaiterait voir l'honorable député.

**M. de Jong:** Monsieur le président, je remplace mon collègue M. Benjamin de Régina Ouest. M. Benjamin m'a chargé de vous dire qu'il regrettrait de ne pouvoir assister aux présentes audiences. Il représente le Canada à des cérémonies qui ont lieu en Europe en commémoration du Jour de la Victoire. En tant que Hollandais d'origine, j'aurais dû être là moi-aussi, mais M. Benjamin a plus d'ancienneté que moi.

Je n'ai pris connaissance du projet de loi que tout récemment. Hier, mon parti m'a demandé de remplacer M. Benjamin. Je dois dire que je n'ai pas eu l'occasion de lire tous ces documents. Mais j'ai quand même fait un effort louable. Il reste encore des questions à régler, même si je pense ne pas me tromper en disant que tout le monde applaudit à ce projet de loi, à la mise à jour d'une loi qui remonte presque aussi loin que l'exploit des frères Wright. Je pense que la plupart des intervenants de l'industrie, notamment les associations de

[Text]

I know Mr. Benjamin has been concerned, and so have I, with the question of security and the contracting out of security to firms like Pinkerton. Mr. Benjamin and I have made in the past a personal appeal to the Minister not to do that, particularly in symbolic places like Regina, Saskatchewan, the home of the RCMP, and here in Ottawa. Since that time we have seen the unfortunate events at the Turkish embassy in Ottawa, and since that I understand the RCMP now will be taking over the job of security relating to foreign embassies.

I wonder what the Minister's thinking is on this subject. Has he come to a definite conclusion that the RCMP will be replaced at our airports by private security companies?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I dealt with this issue at quite some length before, when I appeared before the committee on the estimates. The hon. member may want to apprise himself of the comments I made at that time. I know we have had some personal discussions about the matter. He has personally made representations to me, for which I thank him. It is not a decision that was taken lightly.

• 1615

It was a decision that was arrived at long before I came on the scene. It evolved from a joint study of Transport Canada, the RCMP and ATAC, the Air Transport Association of Canada, which really represents all the component parts involved. At that time a decision was made to remove the RCMP at a number of airports. The joint review first started in 1975-76, and resulted in the withdrawal of police officers from 12 of the domestic airports and the reduction in the number of police at the remaining 11 sites.

In 1981, a review of the security requirements was again conducted by the Joint Review Committee. It determined that the removal of the on-site police from the 12 airports in 1976 did not... I repeat, did not—have any significant impact on civil aviation security. Historically, there have been few security incidents at domestic airports, and those airports which did not have on-site police received very satisfactory service from local police when the need arose.

In view of these findings, the committee recommended that the provision of on-site police officers be discontinued at the remaining 11 domestic airports, which include the eight sites that are now in question, namely, St. John's, Moncton, Quebec City, London, Windsor, Regina, Saskatoon and Victoria.

This is going to be phased in an orderly way over a two-year period. There will be no dislocation of jobs, but it does result in a saving of money. We are trying, in every way, shape or form, to reduce the unit cost of transportation, to reduce our overheads, but at the same time, not to jeopardize safety and security. We think, on the basis of the evidence that has been placed before us, the decision we made is sound and logical.

[Translation]

pilotes privés sont généralement d'accords avec l'esprit du projet de loi.

Je sais que M. Benjamin, comme moi d'ailleurs, s'intéresse à la question de la sûreté et de l'octroi de contrats de services de sécurité à des entreprises comme Pinkerton. Monsieur Benjamin et moi-même avons déjà personnellement demandé au Ministre de ne pas faire cela, particulièrement dans des endroits symboliques comme Régina en Saskatchewan, la patrie de la GRC, et ici-même à Ottawa. Nous avons vu depuis les malheureux incidents survenus à l'ambassade de Turquie à Ottawa, et je crois savoir que désormais, la GRC s'occupera de la sécurité entourant les ambassades.

J'aimerais savoir quelles sont les idées du Ministre à ce sujet. A-t-il décidé que la GRC sera remplacée par des compagnies de sécurité privées dans nos aéroports?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'ai discuté assez longuement de cette question lorsque j'ai comparu devant le Comité pour l'étude des prévisions budgétaires. L'honorable député voudra peut-être se renseigner sur les observations que j'ai faites à ce moment-là. Je sais que nous avons eu des discussions personnelles à ce sujet. Il m'a lui-même fait des représentations, et je l'en remercie. Mais ce n'est pas une décision qui a été prise à la légère.

C'est une décision qui a été prise bien avant que j'arrive au Ministère. Elle a fait suite à une étude menée conjointement par Transports Canada, la GRC et l'ATAC, la *Air Transport Association of Canada*, qui représente vraiment tous les intéressés. Il a été convenu de retirer la GRC d'un certain nombre d'aéroports. L'étude a commencé en 1975-1976, et elle s'est traduite par le retrait des agents de police de 12 aéroports nationaux et à la réduction des effectifs policiers dans les 11 autres.

En 1981, une révision des besoins de sécurité a été effectuée par le comité mixte d'examen. Cette révision a révélé que le retrait des effectifs policiers des 12 aéroports en 1976 n'avait eu aucune, je le répète aucune incidence appréciable, sur la sûreté de l'aviation civile. Il y a déjà eu quelques incidents dans les aéroports nationaux, mais l'intervention de la police locale s'est toujours avérée très satisfaisante lorsqu'il n'y avait pas d'effectifs policiers sur place.

À la lumière de ces conclusions, le comité a recommandé de mettre fin aux services de sécurité aéroportuaire des 11 derniers aéroports nationaux, dans lesquels on retrouve les 8 qui nous occupent, c'est-à-dire Saint-Jean, Moncton, Québec, London, Windsor, Regina, Saskatoon et Victoria.

Le retrait se fera progressivement sur une période de deux ans. Cela n'entraînera pas de perte d'emplois, mais permettra par contre de réaliser des économies. Nous tentons par tous les moyens de réduire le coût unitaire du transport, de réduire nos coûts d'exploitation, mais sans pour autant compromettre la sécurité et la sûreté. Nous estimons qu'à la lumière des conclusions que nous avons étudiées, notre décision est judicieuse et logique.

## [Texte]

**Mr. de Jong:** Thank you, Mr. Minister. I still would like to throw in a plug for Regina. One recognizes that Regina is the home of the RCMP. It is not just a security matter; it is also a symbolic matter.

I sincerely hope that the Minister will never be proven wrong on this; that there will not be some time in the future when we will in anguish say, you know this was wrong.

**Mr. Mazankowski:** If I am, there will be others that will be proven wrong. I want to repeat, this decision was not made by myself alone. I reviewed the evidence, I reviewed the advice, and then I made the decision. I certainly sympathize with the hon. member and, I must say, I have some attachment and some sentiment to the point that he makes with respect to Regina. There has also been a good argument made from representatives in Victoria. These kinds of decisions do not come easily. Nonetheless, we believe we have made the right decision, and we hope we will be proven right.

**Mr. de Jong:** Let me continue now with another change in the act that is before us. It concerns medical information. I understand, from what we have received today, that there has been some change. Formerly it was proposed that a pilot's doctor be required to report to the ministry if there should be any medical reasons—for instance, reasons in terms of sight—why the person should not continue to act as a pilot. There was some concern by the Canadian Medical Association that this would breach an important area of confidentiality between a patient and his doctor. The changes, as I see here, puts the legal onus on the pilot to report, rather than the doctor to report.

It seems to me that this is a sort of compromise situation. Now, if a doctor or an optometrist believes there are medical reasons why the person should not continue to be a pilot, the doctor or the optometrist makes that statement. Within a certain period of time the pilot is required to report this to the department.

I think it is a good and honourable compromise. I do not think it will meet entirely all the concerns. For example, a pilot might go to a doctor and not inform the doctor that he is a pilot. The change still, though, will maintain that the pilot will have to get a medical check-up from a doctor that has been approved by the department. Am I correct on this?

**Mr. Mazankowski:** That is correct.

**Mr. de Jong:** Okay. Have you consulted at all with the Canadian Medical Association as to this new version, and what have been their comments and their concerns?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Lafleur.

**Mr. Lafleur:** Yes, we have. They have made representations to us in respect of a slightly altered scheme, but I understand they intend to appear before the committee. I think it might be presumptuous of me to table the scheme with the committee at

## [Traduction]

**M. de Jong:** Merci, monsieur le ministre. Mais j'aimerais quand même plaider en faveur de Regina. Il ne faut pas oublier que Regina est la patrie de la GRC. Ce n'est pas simplement une question de sûreté, c'est aussi un symbole.

J'espère sincèrement que le ministre n'aura jamais à regretter son geste; que nous n'aurons pas à nous dire un jour qu'il a eu tort.

**M. Mazankowski:** S'il s'avère que je me suis trompé, je ne serai pas le seul à avoir eu tort. Je tiens à le répéter, je ne suis pas le seul à avoir pris cette décision. J'ai analysé les conclusions, examiné les recommandations, puis j'ai pris ma décision. Je sympathise certainement avec l'honorable député, et je dois dire que je comprends très bien son attachement et ses sentiments vis-à-vis de Regina. Mais les représentants de Victoria n'ont pas fait un plaidoyer moins éloquent. Ce genre de décision n'est pas facile à prendre. Nous croyons néanmoins avoir pris la bonne décision, et nous espérons n'avoir jamais à le regretter.

**M. de Jong:** Permettez-moi maintenant d'aborder une autre modification prévue dans le projet de loi. C'est au sujet des renseignements médicaux. D'après les documents que nous avons reçus aujourd'hui, il semblerait qu'il y a un changement à cet égard. Auparavant, le médecin d'un pilote était tenu de signaler au ministère toute déficience médicale, déficience visuelle par exemple, qui constituerait un motif pour interdire au pilote de continuer à exercer son métier. L'Association médicale canadienne s'est dit préoccupée du fait que cela porte atteinte au caractère confidentiel des entretiens entre un patient et son médecin. Aux termes des présentes dispositions, c'est le pilote qui est tenu d'aviser le ministère et non le médecin.

Cela m'apparaît être un compromis. Maintenant, si un médecin ou un optométriste croit qu'une personne ne devrait plus exercer son métier de pilote pour des raisons médicales, il doit en informer son patient. Par la suite, le pilote est tenu d'aviser le ministère dans un certain délai.

A mon avis, c'est là un compromis acceptable et honorable. Je ne crois pas que toutes les inquiétudes seront calmées. Par exemple, un pilote pourrait aller voir un médecin sans lui dire qu'il est pilote. Toutefois ce changement fera en sorte que le pilote devra toujours obtenir un examen médical d'un médecin accrédité par le ministère. C'est juste?

**M. Mazankowski:** C'est juste.

**M. de Jong:** D'accord. Avez-vous consulté l'Association médicale canadienne sur cette nouvelle version et quelle a été la réaction?

**M. Mazankowski:** Monsieur Lafleur.

**M. Lafleur:** Oui, nous les avons consultés. Ils nous avaient présenté un régime légèrement différent, et je crois qu'ils ont l'intention de comparaître devant le Comité. Il serait présomptueux de ma part de déposer maintenant leurs propositions

[Text]

this time, so with your indulgence, I would rather wait until they do.

**Mr. de Jong:** Okay. Another concern Mr. Benjamin had was the appeal procedure. As I understand it, a more independent review tribunal will be established with the proposed legislation. There has been some concern by the Canadian Owners' and Pilots' Association, COPA, that this new independent tribunal should also have the opportunity of reviewing some of the past suspensions. Now, I understand the concern of the ministry is that they will be just overwhelmed by appeals from past suspensions. Have you had any sort of study that would determine how many appeals you might likely receive if you open it up to past suspensions?

**Mr. Mazankowski:** I have been fairly close to COPA over the years, and I am not aware of the issue to which the hon. member has referred. We certainly consulted with COPA. As a matter of fact, the bill was in a fairly advanced stage when I assumed the Department of Transport in September, and there were some areas I was not completely satisfied with. We went back to COPA and other organizations to get their views and we were able to satisfy them on those points.

But to my knowledge, that point has not been raised, at least with me. As a matter of fact, Mr. Lafleur tells me it would require 120 hearings of two days with one member, 30 appeals of two days with three members, rental of premises, travel expenses, living expenses, legal advice, expert witnesses, stenographer, reporter. I guess it has been looked at. It would be a fairly long and drawn-out procedure. But I presume they will be appearing before the committee, Mr. Chairman, and perhaps that will be dealt with at that time.

**Mr. de Jong:** I think if the independent tribunal at least has an opportunity of going over past suspensions and if it feels there should be some grounds in which a new hearing should be held, that independent tribunal should be able to make that decision. Therefore, I am not suggesting they automatically have to deal with all past suspensions, but if they believe there is reasonable grounds for why they should hold some hearings on some of the past suspensions, I think they should have the opportunity to do that.

**Mr. Mazankowski:** Would you care to draw up the regulations as to how they would draw the line as to who gets a hearing and who does not?

**Mr. de Jong:** With the help of your many intelligent officials, I would like a crack at it.

**Mr. Mazankowski:** Well, I know they are very intelligent, but your party criticized me rather severely for bringing on another layer of regulations. I think whenever you open the door to that sort of thing . . . I am not being critical of your suggestion, but I think there are certain practicalities we have to face. To try to enshrine that in a legislative or regulatory framework would be quite a yeoman task. Now, the chairman is a lawyer; he may have a better handle on it than I do.

[Translation]

auprès du Comité; donc avec votre permission, je préférerais attendre qu'ils le fassent eux-mêmes.

**M. de Jong:** D'accord. Monsieur Benjamin se préoccupait également de la procédure d'appel. Si j'ai bien compris, en vertu de la nouvelle mesure législative, un tribunal d'examen plus indépendant serait créé. La COPA, *Canadian Owners' and Pilots' Association* s'est montrée intéressée à ce que ce nouvel organisme indépendant ait également la possibilité d'examiner certaines des suspensions passées. Je pense que le ministère s'inquiète d'être débordé d'appels relatifs à des suspensions passées. Avez-vous réalisé une étude pour déterminer combien d'appels pourraient être reçus si vous permettiez l'examen de suspension passée?

**M. Mazankowski:** J'ai été assez près de la COPA au cours des dernières années et je ne connais pas le problème dont l'honorable député fait état. Nous avons certainement consulté la COPA. De fait, l'élaboration du projet de Loi était déjà assez avancé lorsque j'ai accepté le poste de ministre des Transports en septembre, et dans certains cas je n'étais pas entièrement satisfait de la proposition. Nous sommes retournés voir la COPA et d'autres organisations pour obtenir leurs opinions et nous avons pu calmer leurs inquiétudes face à ces questions.

A ma connaissance, on a pas soulevé cette question, du moins pas devant moi. De fait, monsieur Lafleur me dit qu'il faudrait 120 audiences de 2 jours avec un membre, 30 séances d'appels de 2 jours avec 3 membres, la location de locaux, les dépenses de voyage, les dépenses quotidiennes, les conseils juridiques, les témoins experts, les sténographes, les responsables du compte-rendu. On a donc envisagé cette possibilité. La procédure serait assez longue et pénible. Je présume que ce groupe comparaitra devant le Comité, monsieur le président, et on pourra peut-être à ce moment-là répondre à leurs questions.

**M. de Jong:** À mon avis, si le tribunal indépendant a la possibilité de revoir les suspensions passées et s'il croit que dans certains cas de nouvelles audiences devraient avoir lieu, cet organisme devrait pouvoir aller de l'avant. Par conséquent, sans proposer que l'organisme doive automatiquement revoir toutes les suspensions passées, je pense qu'il devrait être possible d'en revoir quelques unes si l'on estime qu'il y a de bonne raison de la faire.

**M. Mazankowski:** Seriez-vous prêt à préparer les règlements qui permettraient de faire la distinction entre les cas entendus et les autres?

**M. de Jong:** Avec l'aide de vos nombreux et intelligents fonctionnaires, je voudrais bien tenter de la faire.

**M. Mazankowski:** Je sais qu'ils sont très intelligents, mais votre parti m'a critiqué parce que j'ajoutais d'autres règlements. À mon avis, si vous ouvrez la porte à ce genre de chose . . . Je ne critique pas votre proposition, mais je pense que nous devons tenir compte de certaines contraintes pratiques. Il serait particulièrement difficile d'intégrer ces dispositions dans le cadre législatif ou réglementaire. Le président est avocat; il a peut-être une meilleure maîtrise de ces choses que moi-même.

[Texte]

• 1625

**The Chairman:** I am the chairman of the meeting today, and your time is up, Mr. de Jong.

**Mr. de Jong:** Thank you.

**Mr. Mazankowski:** I think it would really pose some very serious impractical difficulties.

**The Chairman:** Thank you, Mr. de Jong. Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Thank you, Mr. Chairman. If I may do two or three things before I start questioning the Minister, first of all, Mr. Chairman, I would say it is my first sitting in the Transport committee of this session only because the subjects you have been dealing with heretofore have been not particularly interesting to me. This one, of course, is of prime interest to me, and I want to tell the Minister how delighted I am that fate has brought him to be Minister again at a time when this most important legislation comes in. He was responsible for the Dubin report, which is the basis of most of it, and I know it will be carried through.

Since I am going to give out some kudos before I start asking questions, I was delighted to find, in talking to my friends at COPA, that Mr. Sinclair is being well received. Their honest feeling is that the relationship between your department, Mr. Minister, and COPA—and I think perhaps some of the other organizations—has become quite a bit more satisfactory with the advent of Mr. Sinclair in his position. I think that bodes well for how the department is going and it bodes well for general aviation, which is my prime interest.

I apologize that I was not at the briefing last Tuesday. I frankly do not remember whether or not I was notified.

**The Chairman:** Oh, yes.

**Mr. Ellis:** Well, if I was notified, then I apologize.

**The Chairman:** The first three questioners were not at the briefing. The principle is still a good idea, and we are still going to try to keep . . .

**Mr. Ellis:** I apologize, because I frankly did not knowingly miss it; I just did not realize. It may not have got to me. My staff may have sidetracked it or something like that.

In light of that, some of my questions may well have been answered earlier on. In any piece of legislation, Mr. Minister, you will know that the regulations are always most important, and we were given a document just this afternoon which again may have been available earlier. It said that there were pages and pages of technical draft materials and draft regulations.

The unfortunate thing is that I cannot tell from this where these regulations differ, as a result of this legislation, from those which were in place before. I can see from this that there are some new ones. I can see from this that there are proposals which cannot be made enforceable until such time as Bill C-36 passes. But I cannot tell from this . . . For example, regarding the almost 500-page draft manual on the personnel licensing of

[Traduction]

**Le président:** Je suis président de cette réunion aujourd'hui, et votre temps est écoulé M. de Jong.

**M. de Jong:** Merci.

**M. Mazankowski:** Je pense que sur le plan pratique, cela causerait de graves difficultés.

**Le président:** Merci, monsieur de Jong.

**M. Ellis:** Merci, monsieur le président. Je voudrais faire deux ou trois choses avant de poser des questions au Ministre. Tout d'abord, monsieur le président, je voudrais préciser que je participe aux travaux du Comité des transports pour la première fois cette session uniquement parce que les questions que vous avez abordées jusqu'à maintenant ne m'intéressaient pas particulièrement. Évidemment le présent sujet m'intéresse au plus haut point, et je voudrais dire au Ministre à quel point je suis enchanté que le sort ait fait qu'il soit encore Ministre au moment où cette mesure législative très importante est présentée. C'est lui qui avait commenté le rapport Dubin, qui constitue une large part du fondement de ce projet de loi qui sera adopté, j'en suis certain.

Puisque j'en suis aux félicitations avant de poser mes questions, je dirai que j'ai été enchanté de découvrir, au cours de mes discussions avec mes amis de la COPA, que M. Sinclair a été bien reçu. Il croit franchement que la relation entre votre Ministère, monsieur le Ministre, et la COPA—et je pense peut-être avec d'autres organisations—est devenue un peu plus satisfaisante depuis l'arrivée de M. Sinclair à son poste. Je pense que cela augure bien pour le Ministère de même que pour la petite aviation, ce qui m'intéresse principalement.

Je m'excuse de n'avoir pas été présent à la séance d'information de mardi dernier. Franchement, je ne me rappelle pas si j'ai été prévenu.

**Le président:** Sûrement.

**M. Ellis:** Eh bien, si j'ai été prévenu, je m'excuse.

**Le président:** Les trois intervenants n'étaient pas présents à la séance d'information. Le principe est toujours bon et nous allons quand même essayer de garder . . .

**M. Ellis:** Je m'excuse, mais mon absence n'était vraiment pas délibérée; je n'ai tout simplement pas compris. Mon personnel a peut-être mis cela de côté, ou quelque chose du genre.

Cela dit, on a peut-être déjà donné réponse à certaines de mes questions. Monsieur le Ministre, vous savez que dans toute mesure législative, la réglementation est toujours l'aspect le plus important, et on nous a donné un document cet après-midi qui était peut-être disponible plus tôt. On y trouve des pages et des pages de termes techniques et d'ébauche de règlement.

Ce qui est malheureux, c'est que ce document ne me permet pas de voir dans quelle mesure les règlements découlant du projet de loi sont différents de ceux qui existaient auparavant. D'après ceci, je constate qu'il y a de nouveaux règlements, je constate qu'il y a des propositions qui ne peuvent être mises en oeuvre tant que le Bill C-36 ne sera pas adopté. Mais à partir de ce document, par exemple, pour ce qui est de l'ébauche de

[Text]

flight crews, is that much different as a result of this legislation or is it exactly the same?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, as an airman I am not going to match wits with my senior. I will turn this over to an expert. I know I may be able to stumble through on some general questions, but when I deal with an expert like Mr. Ellis, I will have to turn him loose on another expert. Mr. Lafleur.

**Mr. Lafleur:** Part of the task assigned to the group that reviewed the legislation, the Aeronautics Act task force, was not only to propose updated provisions in the act but also to recodify and reorganize the mass of material the industry now has to deal with, including regulations, orders and 47 other source publications. So the documents that are outlined in the document you have before you are a recombination, a codification, most of which is regulations already known and applied in the industry.

In the area of personnel licensing, there are a few additional sections, new sections. They are all related to recommendations made by Mr. Justice Dubin. They technically can be authorized under the current act. So those are not new areas for which statutory authority is required.

• 1630

However, in another very important area, which is air worthiness, it is perhaps the area where the current act is most deficient. Probably that is because, in 1919, air worthiness was not a very elaborate subject. There is a number of requirements which the industry must be guided by in maintaining aircraft and ensuring that aircraft continue to be airworthy, in recording the source of parts and what has happened to those parts where they have been re-manufactured, who has put them back into aircraft and so on—all those subject areas are going to be regulated. They are in other states. But we have not been able to regulate those because we have not had the authority in the act. The provisions in this bill will provide that authorization. And the regulations are already very well advanced with extensive consultation with the industry; in fact, the industry has participated with us in a number of working groups which have been developing the regulations.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, that was to be my next question. I wonder whether the various groups, COPA, CALPA, ATAC, CATA, CATCA, and the rest of them, have all answered. And I wonder if, in your opinion, the negotiations between yourselves and the various associations have been sufficiently frank and sufficiently worth while so that what we are going to have in these regulations will not be a source of very real irritation from those groups.

**Mr. Lafleur:** I do not expect so. We have been extensively consulting with the industry since 1978 at every stage of the process—that is, from the stage of conceptualization, where we put out a series of concept documents on where we were

[Translation]

manuel sur l'accréditation des équipages de vol, un document de près de 500 pages, je me demande si cette proposition législative a entraîné beaucoup de changements ou si le document est essentiellement le même?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, en ma qualité d'aviateur, je n'ai pas l'intention de tenir tête à mon supérieur. Je renvoie cette question à un expert. Je sais être capable de répondre à peu près à certaines questions générales, mais lorsque j'ai affaire à un expert comme M. Ellis, je dois le laisser consulter un autre expert. Monsieur Lafleur.

**M. Lafleur:** Le groupe chargé d'examiner la loi, le groupe de travail sur la Loi sur l'aéronautique, avait pour mission non seulement de proposer une remise à jour des dispositions de la loi, mais également de redispenser et réorganiser la masse d'informations qu'on impose maintenant à l'industrie, y compris la réglementation, les décrets et 47 autres publications de base. Alors les documents dont on fait état dans l'exposé que vous avez en main ont été redispensés, codifiés, la plupart étant néanmoins des règlements déjà connus et respectés dans l'industrie.

Pour ce qui est des licences des équipages, il y a quelques nouvelles dispositions. Elles découlent toutes de recommandations faites par le juge Dubin. Techniquement ces dispositions sont admissibles en vertu de la loi actuelle. Il ne s'agit donc pas de nouveaux domaines pour lesquels il serait nécessaire d'établir un fondement statutaire.

Cependant, c'est dans le domaine très important de la navigabilité que la loi actuelle est peut-être la plus faible. C'est probablement parce que, en 1919, la navigabilité n'était pas un aspect très connu. L'industrie doit respecter certaines exigences relativement à l'entretien des appareils afin d'assurer leur navigabilité; il faut tenir compte de la provenance des pièces, de ce qu'on a fait de ces pièces et de l'endroit où elles ont été remises à neuf, de leur réutilisation dans des appareils etc.; toutes ces questions seront réglementées. On le fait déjà dans d'autres États. Nous n'avons pu établir une réglementation sur ces questions car la loi ne nous y autorisait pas. Les dispositions de ce projet de loi nous autoriseront à le faire. On est déjà avancé dans l'élaboration de ces règlements, par suite de nombreuses consultations avec l'industrie; en fait, l'industrie a participé avec nous à un certain nombre de groupes de travail qui ont élaboré ces règlements.

**M. Ellis:** Monsieur le président, cela allait être ma question suivante. Je voulais savoir si les divers groupes avaient réagi, qu'il s'agisse de la COPA, la CALPA, la ATAC, la CATA, ou la CATCA. Également, à votre avis vos négociations avec les diverses associations ont-elles été assez franches et profitables pour que ces règlements ne soient pas une source de difficulté chez ces groupes.

**M. Lafleur:** Je ne prévois pas de difficultés. Nous avons largement consulté l'industrie depuis 1978 et ce à toutes les étapes du processus—c'est-à-dire depuis l'étape de la conceptualisation, où nous avons présenté une série de documents sur

[Texte]

heading, right up to the current stage which is consulting on actual regulations.

**Mr. Ellis:** Then I only have in that particular area, Mr. Chairman, one further question, which is why in a number of areas it says, "French N/A". I am curious as to whether that is not applicable, not available, or why we would have regulations in one language only. That, I know, would not normally be the standard of the Minister.

**Mr. Lafleur:** In the actual draft text of the bill?

**Mr. Ellis:** I am looking at the document we were given which is called, *Material Developed for the Transport Committee's*.

**Mr. Lafleur:** No. That is simply a picture in time of the stage we have reached at the moment. Those documents are all in the process of being translated. They are not readily available now.

**Mr. Ellis:** I see. They are not available yet. They will be available then.

**Mr. Lafleur:** Yes.

**Mr. Ellis:** All right. Flowing out of that... well, Mr. Chairman, I have all kinds of questions. You just cut me off whenever you get to the point...

**The Chairman:** You are well within your time; just keep moving along.

**Mr. Ellis:** I want to jump to something else which was mentioned a moment ago. I refer to the airworthiness of products. Exactly what do you mean? I am thinking of almost anything which goes into an airplane. It surely must be airworthy. Where does the problem come up regarding air worthiness of products?

**Mr. Lafleur:** There are parts of aircraft which are certified separately from the aircraft. An example is propellers, engines. There is also equipment used in conjunction with aircraft, such as avionics equipment, that is certifiable separately and which have their own maintenance cycle. So the word "aircraft" really is now misleading, because we certify more than just the aircraft.

There are manufacturers which produce only parts of aircraft. There are, for example Canadian manufacturers who are world leaders in the production of floats for equipment on aircraft. Those are certified separately. And quite apart from the need of the Minister of Transport to ensure that those parts independently of the aircraft are thoroughly airworthy, from the point of view of the Canadian companies billing them, it is an advantage in the world market to be able to demonstrate that the parts they are selling are certified by DOT.

**Mr. Ellis:** I have two questions, I guess Mr. Chairman. In fact, are there any parts that could be attached to an airplane... I am very familiar with certification of aircraft engines and props and so on. Were there any parts that were going on to aircraft which were not heretofore certified by the department?

[Traduction]

nos orientations, jusqu'à l'étape actuelle de consultation sur les règlements proposés.

**M. Ellis:** Dans ce cas monsieur le président, je n'ai qu'une autre question. Dans un certain nombre de cas on écrit «*French N/A*». Je voudrais savoir si cela signifie non applicable, non disponible, ou encore pourquoi nous avons des règlements en une seule langue. Je sais que cela n'est pas conforme aux normes du ministre.

**M. Lafleur:** Parlez-vous du texte du projet de loi?

**M. Ellis:** Je parle du document qu'on nous a donné, intitulé *Document disponible pour le Comité des transports*.

**M. Lafleur:** Non. Cela fait seulement le point de la situation. Ces documents sont tous en cours de traduction. Ils ne sont pas disponibles maintenant.

**M. Ellis:** Je vois. Ils ne sont pas disponibles pour l'instant. Ils le seront cependant.

**M. Lafleur:** Oui.

**M. Ellis:** D'accord. Cela dit, monsieur le président, j'ai beaucoup d'autres questions. Vous m'arrêterez quand j'en serai rendu au point...

**Le président:** Il vous reste encore beaucoup de temps; poursuivez.

**M. Ellis:** Je voudrais passer à une autre question qui a été mentionnée il y a un moment, à savoir la navigabilité des produits. Qu'entendez-vous exactement par là? Je pense qu'il devrait s'agir de presque tout ce qui constitue un avion. Il faut sûrement en assurer la navigabilité. Quelle est la difficulté en ce qui a trait à la navigabilité des produits?

**M. Lafleur:** Certaines parties d'un avion sont certifiées séparément. On pourrait donner l'exemple des moteurs et des hélices. Il y a également certains équipements qui font partie d'un avion, par exemple les instruments de navigation, qui sont certifiés séparément et qui ont leur propre cycle d'entretien. Le mot «*avion*» est donc trompeur maintenant puisque nous certifions plus que l'avion comme tel.

Certains fabricants ne produisent que des pièces d'avion. Par exemple, il y a des fabricants canadiens qui sont parmi les meilleurs au monde pour la production de flotteurs. Ces pièces sont certifiées séparément. Non seulement il est nécessaire que le ministre des Transports s'assure de la navigabilité de ces pièces d'avion, mais du point de vue des sociétés canadiennes qui les fabriquent, il est avantageux sur le marché mondial de pouvoir démontrer que les pièces mises en vente sont certifiées par le ministère des Transports.

**M. Ellis:** J'ai deux questions, monsieur le président. Est-ce qu'il y a, en fait, des pièces qui sont fixées à un avion... Je connais très bien la procédure de certification des moteurs et des hélices d'avion, etc. Y a-t-il certaines de ces pièces d'avion qui n'étaient pas auparavant certifiées par le ministère?

[Text]

[Translation]

• 1635

**Mr. Lafleur:** The same work was done as if they were certified, but the proper legal authority to pass regulations allowing us to certify those parts did not exist, and therefore we had to do it all under the umbrella of the word "aircraft". This is a broadening of the word "aircraft" in order to ensure that the regulatory scheme under that section of the act is clearly delineated as applying to aircraft or applying to individual products. It means that the industry will have more ease in dealing with the department, because all the requirements applicable to specific parts will be clearly identifiable as a separate set of regulations.

**Mr. Ellis:** Where does that leave us with notices put out by various manufacturers of either aircraft or aircraft components, since you have separated the two? Notices have come out that something must be done at the next C of A. There is really not a lot of difficulty with that, but there had been some put out by manufacturers where they suggest that it should be done, and many, particularly GA pilots, feel that is just a suggestion—nothing more—and should not be mandatory. How is that dealt with in this clause? I presume it is within this clause.

**Mr. Lafleur:** I am not sure that specific...

**Mr. Ellis:** You have encountered this, I presume.

**Mr. Lafleur:** Yes. There are basically two kinds of documents that are issued by manufacturers. One is an airworthiness directive, which by international agreement states are required to ensure... get implemented. So if a Boeing aircraft...

**Mr. Ellis:** Usually the next C of A.

**Mr. Lafleur:** That is right, it is tied to the certificate of airworthiness, and the aircraft is not airworthy unless that modification is made.

The other notices are recommendations, information. There is a whole variety of subjects that are brought to the attention of aircraft owners.

Mr. Justice Dubin dealt with that area; in fact, a significant part of his inquiry dealt with that area. As a result he made the recommendation that there be created in the Department of Transport a division responsible for continuing airworthiness, one of the prime functions of which would be to review this kind of documentation from companies to determine if there are any requirements in there which are of such importance that they should be put out to the industry as airworthiness directives, thereby making them obligatory. That division has now been set up and is in the process of beginning that task.

**Mr. Ellis:** I want to move now to the subject which was touched on by Mr. de Jong, and that is the medical.

The Minister will be aware that I brought the matter up in the House some months ago. A very close friend was killed as

**M. Lafleur:** Nous faisons le même travail que si elles étaient certifiées, mais la base statutaire nous permettant d'adopter des règlements pour la certification de ces pièces n'existait pas; par conséquent, nous devions utiliser le terme général «avion». Nous donnons maintenant une définition plus vaste du mot «avion» afin d'assurer que l'ensemble de réglementation découlant de cette partie de la loi s'appliquera clairement soit à l'avion même, soit à des éléments distincts qui en font partie. Cela signifie qu'il sera plus facile à l'industrie de traiter avec le ministère, car toutes les exigences relatives à certaines pièces seront clairement identifiées et feront l'objet d'une réglementation distincte.

**M. Ellis:** Qu'en sera-t-il des avis émis par divers fabricants d'avions ou de pièces d'avion, puisque vous avez séparé les deux? D'après certains avis, il faudrait faire quelque chose en vue du certificat de navigabilité suivant. Cela ne cause pas vraiment de problèmes, mais dans certains avis les fabricants suggèrent que cela soit fait; plusieurs pilotes, et particulièrement ceux de l'aviation générale ont l'impression que ce n'est qu'une suggestion, sans plus, et que ce n'est pas obligatoire. Que fait-on à ce sujet dans la présente disposition? Je présume que cela relève de cette disposition.

**M. Lafleur:** Je ne suis pas certain que cette question précise...

**M. Ellis:** Vous avez rencontré de tels cas, je présume.

**M. Lafleur:** Oui. Il y a essentiellement deux types de documents émis par les fabricants. Le premier est une directive sur la navigabilité; en vertu d'ententes internationales, les États sont obligés d'en assurer le respect. Alors si un appareil Boeing...

**M. Ellis:** Habituellement, dans le cadre du prochain certificat de navigabilité.

**M. Lafleur:** C'est juste, cela est lié au certificat de navigabilité, et l'appareil n'est pas navigable à moins que cette modification soit apportée.

Les autres avis comprennent des recommandations, des renseignements. Tout un éventail de sujets sont portés à l'attention des propriétaires d'avion.

Le juge Dubin s'est occupé de ce domaine; de fait, une part importante de son enquête portait sur cette question. Par conséquent, il a recommandé la création au ministère des Transports d'une division responsable de vérifier en permanence la navigabilité; l'une de ses premières fonctions serait d'analyser ce genre de documents émis par les fabricants afin de déterminer si certaines exigences qui s'y trouvent sont importantes au point où elles devraient devenir des directives sur la navigabilité, ce qui les rendrait obligatoires. Cette division a été créée et elle vient de commencer son travail.

**M. Ellis:** Je voudrais maintenant revenir à une question qu'a abordée M. de Jong, à savoir l'examen médical.

Le ministre se rappellera que j'ai soulevé cette question à la Chambre il y a quelques mois. Un de mes très bons amis a

## [Texte]

a result of an aircraft accident, piloted by a man who obviously had hidden a deficiency in his own medical.

I think I am going to be a little stronger than Mr. de Jong was. If someone has a doctor doing a regular check-up, let us say in metropolitan Toronto, how would the doctor be apt to know his patient is indeed a pilot? How would he know if he detects an arterial fibrillation or something like that? How would he know enough to contact the authorities? And then if the pilot is capable—and obviously sometimes they can—of hiding that fact from the officially delegated medical examiner, how are we going to catch that happening? It has happened in the past, and, boy, I sure do not want it to happen in the future.

• 1640

**Mr. Lafleur:** It is impossible to design legislation so it will catch everybody who deliberately wants to hide some facts. It will allow the doctors who know their patients are pilots, or other personnel who have licences, depending on medical requirements, to recognize that the individual has an obligation, in terms of safety. They will raise a red flag to another medical practitioner who specializes in aviation medicine, essentially saying to him, we have an individual here whom I am concerned about and you should have a look at him.

**Mr. Ellis:** Do you sense there may be a camaraderie between the pilot and the doctor which would prevent the doctor from making such a report?

**Mr. Lafleur:** I suppose it is quite possible for that to exist.

**Mr. Ellis:** And the reverse of that: Is there any way we can assure that the transport approved medical examiners can be much stiffer in their investigation? I hesitate to make this as an accusation, but I have a great deal of difficulty in understanding how a Department of Transport approved medical practitioner could have missed in the case I am referring to. The signs were really very, very obvious.

**Mr. Lafleur:** I am not sure I am qualified to answer that question. It is really a question of the professional competence of the medical profession.

**Mr. Ellis:** Surely it is not a patronage thing. How do we check out the medical profession that we appoint?

**Mr. Lafleur:** There are criteria that are set out by the Department of National Health and Welfare, and it is on the recommendation of the Department of National Health and Welfare that these medical examiners are then appointed.

The quality of their work is supervised by the National Health and Welfare medical officers assigned to Transport Canada, who are located in the regions. They review the examinations that these medical examiners put their patients through. There is also training that takes place for the medical examiners on a continuing basis, a region at a time.

But basically, there are a set of standards that the medical practitioner must meet in order to have that delegated

## [Traduction]

perdu la vie dans un accident d'avion, l'appareil était piloté par un homme qui avait évidemment caché un problème lors de son examen médical.

Je pense que je vais insister un peu plus que M. de Jong. Dans le cas d'un examen médical habituel, disons dans le Toronto Métropolitain, comment le médecin peut-il savoir si son patient est un pilote? Comment peut-il savoir s'il détecte une fibrillation artérielle ou quelque chose de ce genre? Comment peut-il en savoir assez pour prendre contact avec les autorités? Puis, comme c'est parfois possible, si un pilote est capable de cacher ce fait au médecin délégué officiellement, comment allons-nous éviter que cela se produise? C'est arrivé dans le passé, et je ne veux sûrement pas que cela se produise à l'avenir.

**M. Lafleur:** Il est impossible de rédiger une loi absolument infaillible, et si l'on veut absolument cacher quelque chose on y arrivera toujours. Celle-ci, pourtant, devrait permettre aux médecins de savoir que ceux de leurs patients qui pilotent ou ont une licence de pilotage, sont assujettis à un certain nombre de dispositions légales sur la sécurité. Cela permettrait au généraliste de transmettre le dossier au spécialiste de la médecine aérienne, pour lui signaler tel ou tel détail qui lui semble inquiétant.

**M. Ellis:** Pensez-vous qu'il pourrait y avoir des liens de camaraderie entre le pilote et son médecin, empêchant ce dernier de faire son rapport comme il convient?

**M. Lafleur:** Cela est toujours possible.

**M. Ellis:** Et à l'inverse, pourrions-nous être sûrs que les médecins agréés par le ministère des Transports se livreront à un examen médical plus approfondi? J'hésite à accuser qui que ce soit, mais j'ai du mal à comprendre comment le ministère a donné son agrément à un médecin auquel le cas dont je viens de parler a échappé. Les symptômes étaient très évidents.

**M. Lafleur:** Je ne suis pas sûr d'être qualifié pour répondre à cette question. C'est en fait la compétence professionnelle médicale qui est ici en cause.

**M. Ellis:** Oui, ce n'est pas le népotisme qui est ici en cause. Comment vérifier les compétences des médecins que nous agréons?

**M. Lafleur:** Ces médecins sont nommés sur recommandation du ministère de la Santé et du Bien-être, conformément à ses propres directives.

Les expertises médicales sont ensuite contrôlées par des agents du ministère de la Santé et du Bien-être, chargés d'effectuer ce travail pour Transport Canada, dans les régions. Les examens médicaux sont donc contrôlés, et l'on soumet d'ailleurs périodiquement les médecins à des cours de formation, dispensés dans une région à la fois.

Pour pouvoir être agréé par le ministre, le médecin examinateur doit donc satisfaire à un certain nombre de conditions. Les

[Text]

authority from the Minister. They are selected by National Health and Welfare and recommended to us.

**Mr. Ellis:** How are we doing for time? Mr. Chairman, may I finish up?

**The Chairman:** Your time is finished. You were over your time by about the same length as Mr. Rompkey. Mr. de Jong was a little under.

For the committee's information, it has been confirmed that the Canadian Owners' and Pilots' Association will be here on Tuesday. Other organizations wishing to appear have indicated an interest, but the times have not been confirmed. There are the Canadian Air Line Pilots Association, the Canadian Medical Association, the Canadian Business Aircraft Association, Inc., the Canadian Association of Optometrists and the Air Transport Association of Canada.

**Mr. Ellis:** Are CMA apt to be here, too?

**The Chairman:** They are not confirmed for Tuesday. They cannot be here on Tuesday. We hope that these other parties can be here between now and May 14. Those are the organizations that have indicated an interest.

The Minister is here today and I remind members, as we start our second round, that this is the time to ask the Minister questions concerning his statement and the papers we have on general policy.

Mr. Minister, Mr. Sinclair and Mr. Lafleur have spoken. Your legal counsel has not yet been called upon. I am presuming when we get into clause-by-clause study you will not be here, but your officials will be. I believe your legal counsel is Mr. Dan Fiorita.

**Mr. Mazankowski:** Yes, Mr. Fiorita.

**The Chairman:** We also have another official of the department, Mr. Grant Mazowita, with us today.

• 1645

**Mr. Rompkey:** I wanted to ask the Minister about second- and third-class licences, and I wanted to ask him about the supporting routes that attend the major routes. He has just announced recently a reinstating of the subsidy to EPA to fly into certain areas. But apart from EPA, we have a lot of connecting flights. There is Air Maritime, for example. In all parts of this country there are smaller airlines which are connected with larger ones; and that kind of thing is growing. I want to get the Minister's feeling on that. I want to get an idea from him on how he regards the growth of second- and third-class licences and supplementary airlines and supplementary routes. Is he considering it in the whole multimodal mix?

In my own province, for example, we have a railway, as the Minister knows. It is called a railway, and that is the way it should be referred to. There has been a plan for that railway. I

[Translation]

médecins sont choisis par Santé et Bien-être et nous sont ensuite recommandés.

**M. Ellis:** Où en sommes-nous, pour ce qui est du temps? Puis-je finir, monsieur le président?

**Le président:** Votre temps est écoulé. Vous avez dépassé la limite, autant que M. Rompkey. M. de Jong n'avait pas tout à fait utilisé son temps.

Je tiens à informer le Comité que la *Canadian Owners' and Pilots' Association* viendra témoigner mardi. D'autres organismes désirent également comparaître, mais les dates n'ont pas été encore confirmées. Il s'agit de l'Association canadienne des pilotes de lignes, de l'Association médicale canadienne, de la *Canadian Business Aircraft Association, Inc.*, de l'Association canadienne des optométristes et de l'Association canadienne du transport aérien.

**M. Ellis:** L'AMC sera-t-elle également présente?

**Le président:** Elle ne peut pas venir mardi. Nous espérons que les autres groupes viendront entre maintenant et le 14 mai. J'ai cité ceux qui se sont manifestés à notre attention.

Mais puisque le ministre est avec nous aujourd'hui, et que nous allons passer au deuxième tour, j'aimerais rappeler aux membres du Comité que c'est le moment de lui poser des questions sur sa déclaration et sur les propositions de politiques générales qui ont été transmises.

Monsieur le ministre, M. Sinclair et M. Lafleur ont répondu à certaines questions. Je remarque cependant que votre conseiller juridique n'a pas été invité à prendre la parole. J'imagine que vous ne serez pas présent lors de l'examen article par article, mais que vos hauts fonctionnaires le seront. Si je me trompe c'est M. Dan Fiorita votre conseiller juridique.

**M. Mazankowski:** Oui, monsieur Fiorita.

**Le président:** Je signale également la présence d'un autre haut fonctionnaire du ministère, M. Grant Mazowita.

**M. Rompkey:** Je voulais poser une question au Ministre sur les licences d'exploitation de deuxième et troisième classe, ainsi que sur les compagnies aériennes qui assurent les correspondances à partir des grandes lignes. Il vient d'annoncer que l'on allait rétablir la subvention de l'EPA, pour que certaines régions puissent être desservies. À part l'EPA, il y a bien d'autres petites compagnies qui assurent les correspondances; je pense par exemple à Air Maritime. Il y en a comme ça dans tout le pays, qui viennent compléter les réseaux des grandes sociétés aériennes; ce réseau secondaire ne cesse d'ailleurs de prendre de l'extension. Je voudrais savoir ce qu'en pense le Ministre. Et notamment comment il envisage la multiplication de ces licences de deuxième et troisième catégorie, et de ces compagnies qui assurent les correspondances. Est-ce qu'il réfléchit à tout cela dans le cadre d'une conception multimodale?

Dans ma province, par exemple, nous avons un chemin de fer, comme le Ministre le sait. On en parle comme étant le chemin de fer, et c'est bien ainsi qu'il faut en parler. On avait

[Texte]

want the Minister to tell me where that plan stands at the present time and how that fits into the whole multimodal mix in the province, for example, of sea, air, and road transport. Further than that, though, in a general way, can he give me his feelings on the growth of supplementary airlines and routes?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am not sure whether that is relevant to the bill, but I will answer it anyway.

**The Chairman:** I have my doubts too, but . . .

**Mr. Rompkey:** I was enjoined by the chairman, as he put it—and I appreciate the phrasing—to get at the Minister on matters of general policy. I was going to ask, as a matter of fact, about the washroom in Hangar No. 2 in Tuktoyaktuk.

**The Chairman:** That washroom and the question would have been out of order.

**Mr. Rompkey:** The chairman is familiar with the washroom in Hangar No. 2 in Tuktoyaktuk. I know that. But I am saving that for another day.

**The Chairman:** Save it for the officials.

**Mr. Rompkey:** What I am doing now is getting at the Minister on matters of policy, Mr. Chairman. I thought that was the direction you gave us. I am simply following instructions.

**Mr. Mazankowski:** As long as the chairman finds the question relevant to the issue before us, I will try to answer it.

I think under the process of regulatory reform the opportunity for second- and third-class carriers, as the member refers to them, is fairly optimistic. In the course of the scaling down of regulation we are finding new operators coming in to provide services to fill a void that was perhaps filled by the major regional or trunk carriers.

What will ultimately occur, I think, is that many of the areas will probably have increased frequency of services, employing turbo-prop services, Dash-8, Dash-7. It seems to me that is really a positive step, a step in the right direction. We will get a better mesh of the equipment to meet the demands in these areas.

Notwithstanding the fact that there has been some fall-out in the United States in their process of deregulation, in the final analysis some of the more isolated communities ended up with getting better service, or more frequent of services. I think that was the basic fear when the process of deregulation took place.

I know that within our office, within the department, there seems to be a great deal of interest in new innovative types of service and new entrepreneurs wanting to get into this kind of service, and we hope it will be translated into improved service for all Canadians in all regions of the country. As for how you

[Traduction]

prévu quelque chose à son sujet, et j'aimerais demandé au Ministre où en est le projet, et comment il s'articule sur la combinaison multimodale des transports aériens, maritimes et routiers. Mais de façon plus générale, j'aimerais que le Ministre me dise quelle est sa position face à la croissance des petites lignes aériennes et des réseaux secondaires.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne sais pas si cela rentre dans le cadre de la discussion du projet de loi, mais je vais tout de même y répondre.

**Le président:** J'en doute également, mais . . .

**M. Rompkey:** C'est le président lui-même qui nous a exhortés, comme il l'a dit—voilà une formulation que j'apprécie beaucoup—à interroger le Ministre sur des questions de politique générale. En fait, j'allais même lui parler des toilettes du hangar no. 2 de Tuktoyaktuk.

**Le président:** Cette question sur les toilettes de ce hangar aurait été irrecevable.

**M. Rompkey:** Je sais que notre président connaît bien les toilettes du hangar no. 2 de Tuktoyaktuk. Mais je garderai ça pour une autre fois.

**Le président:** Gardez ça pour les fonctionnaires du ministère.

**M. Rompkey:** Je me limite donc maintenant aux questions de politique générale, monsieur le président. Je croyais que vous nous en aviez donné la directive. Je tenais simplement à suivre vos conseils.

**M. Mazankowski:** Si le président trouve la question pertinente, je vais essayer d'y répondre.

La réforme du règlement nous permettra d'envisager avec optimisme cette question des transporteurs de deuxième et troisième catégorie, comme l'honorable député en parle. Au fur et à mesure que nous simplifions la réglementation, nous constatons que de nouveaux exploitants viennent offrir des services là où les anciens grands transporteurs régionaux, ou ceux qui assuraient les lignes principales, ont laissé un vide.

Au total et finalement, de nombreuses régions verront augmenter la fréquence des vols, grâce à la mise en service d'avions à turbopropulseurs, Dash-8, Dash-7. Je pense que c'est un progrès, et que nous nous engageons dans la bonne direction. Je pense que nous serons finalement mieux équipés pour satisfaire la demande dans ces régions.

Même si quelques vols ont été supprimés aux États-Unis, suite à la déréglementation, les régions les plus isolées se retrouvent au total mieux desservies, et la fréquence des vols s'est accrue. Je crois que c'est cela que l'on craignait le plus au moment de la déréglementation.

Je sais que dans nos bureaux au ministère, on semble s'intéresser beaucoup aux méthodes novatrices pour assurer le service et aux nouveaux entrepreneurs qui voudraient les assurer et nous espérons que cela se traduira par un service amélioré pour tous les Canadiens partout au pays. Quant à

[Text]

mesh all the modes, particularly referring to your province, Mr. Rompkey, you and I know there are probably better men than you and I tackling this situation; nonetheless, it is worth while tackling.

**Mr. Rompkey:** I would not go that far, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Well, just as good as you and I are, then.

**Mr. Rompkey:** That is better.

**Mr. Mazankowski:** The issue of the Newfoundland railway is ...

**The Chairman:** We are not going to get into ...

**Mr. Mazankowski:** It was part of his question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I know.

**Mr. Mazankowski:** It is something we are currently considering, the whole question of ACE and the continuation of that subsidy and the air service. It is all wrapped in together. If you can give us any advice or guidance on what is the best approach to satisfy the needs of transportation for Newfoundland and Labrador, we will always welcome it, sir.

**Mr. Rompkey:** I do not think it is entirely irrelevant because it seems to me that those supporting airlines are in areas where we need increased security and administration and safety and so on, and a good solid service. I wonder if the Minister would like to elaborate, Mr. Chairman, if it is not out of order, on his approach to deregulation.

**The Chairman:** It is out of order, in a sense. We are going to stick to the aeronautics bill and the major provisions of Bill C-36, as outlined in a little white paper. There are lots of interesting general questions. We are going to be on deregulation, Mr. Rompkey. The Minister, when he appeared before us on estimates, laid out a general timetable and he will be back after a white paper on deregulation.

We have had a lot of deregulation discussion around this table. Let us get him on the aeronautics bill and the main points he sets out on pages 2, 3, 4 and 5 of that interesting document. If there are no questions on policy, we will have another chance at him on deregulation. But I want to get him in and out of here on the aeronautics bill so we can get to the officials and the interested parties.

I let your other question go. It was just when we got on to the "Newfie Bullet" that I started to wonder about the security of the air service. But I am going to rule your question out of order on deregulation.

**Mr. Rompkey:** It is a high flyer, Mr. Chairman.

[Translation]

savoir comment lier les modes de transports entre eux, particulièrement à Terre-Neuve, vous savez comme moi, monsieur Rompkey, qu'il y a des personnes plus qualifiées que vous et moi pour examiner cette question. Nous pourrions tout de même en discuter.

**M. Rompkey:** Je n'irais pas jusque là, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Pardon, je dirais plutôt qu'il y a des personnes qui sont probablement aussi compétentes que vous et moi.

**M. Rompkey:** C'est mieux.

**M. Mazankowski:** Quant aux chemins de fer de Terre-Neuve ...

**Le président:** Nous n'allons pas aborder ...

**M. Mazankowski:** Cela faisait partie de la question, monsieur le président.

**Le président:** Je le sais.

**M. Mazankowski:** La question de ACE, de la subvention et du maintien du service aérien fait actuellement l'objet d'une étude globale. Nous serons certainement heureux d'accueillir toute suggestion quant à la meilleure méthode pour répondre aux besoins en matière de transports à Terre-Neuve et au Labrador.

**M. Rompkey:** Je ne crois pas que cela soit sans pertinence du tout parce qu'il me semble que ces compagnies aériennes, qui s'appuient entre elles, travaillent dans un secteur où il faut améliorer la sécurité et l'administration, entre autre chose, et offrir un bon service fiable. Sans vouloir passer outre au règlement, j'aimerais demander au ministre de nous exposer son approche de la déréglementation.

**Le président:** Dans un sens, votre question est irrecevable. Comme l'exige un certain petit document blanc, nous allons en rester au projet de loi sur l'aéronautique et les grandes dispositions du projet de loi C-36. Cela suscite nombre de questions intéressantes. Nous allons plus tard étudier la déréglementation, monsieur Rompkey. Au moment où il a comparu pour discuter des crédits budgétaires, le ministre nous a exposé son calendrier et il doit comparaître de nouveau après avoir présenté un Livre blanc sur la déréglementation.

On a d'ailleurs beaucoup discuté de cette question autour de cette table. Laissons au ministre la chance de discuter du projet de loi sur l'aéronautique et des grands éléments qu'il expose aux pages 2, 3, 4 et 5 de ce document fort intéressant. Si vous n'avez pas de question à lui poser au sujet de la politique, attendez, et vous pourrez lui en poser au sujet de la déréglementation. Il est là pour discuter du projet de loi et il ne faut pas perdre notre temps, car des fonctionnaires et des personnes intéressées veulent aussi témoigner.

J'ai laissé passer votre autre question. C'est au moment où vous avez parlé du *Newfie Bullet* que je me suis demandé ce que cela avait à voir avec la sécurité aérienne. Donc, votre question concernant la déréglementation est irrecevable.

**M. Rompkey:** C'est une question qui risquait de s'envoler, monsieur le président.

[Texte]

**The Chairman:** Yes, but at the moment we are flying low with the aeronautics bill.

**Mr. Rompkey:** In the interests of getting the Minister out of here, I will defer to my colleague.

**The Chairman:** Thank you. Mr. de Jong, you can even build up a couple of minutes' credit, perhaps.

**Mr. de Jong:** Thank you, Mr. Chairman. Part of the reason why we have the bill is because in the past it has just been sort of patchwork, as I understand it, and you clear the deck. We have seen tremendous changes in the field of aviation since 1919, and now we would suspect that we will continue to see more in the future.

When you drafted this bill, did you have in mind as well a new mechanism by which, with appropriate technologies or appropriate regulations, as new technologies get innovated, you would be able to keep the act up to date without having it again end up like a Christmas tree with all sorts of tinsel being added to it as time goes by?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think the answer to that question is yes. It has been constructed in a way that would provide for a broad scope for aviation and aeronautical developments in the future. I guess we can say that, if this bill serves us for as long a period of time as the last one, we will probably have done a fairly good job. We hope it will do a better job.

I think the other thing that has to be taken into consideration is that this bill was put together by the express need from the aviation community, the express need for the enforcement officers, the express need of others who are intimately involved in the aviation sector, plus the fact that we did have a very major commission of inquiry into aviation safety and some very thoughtful and comprehensive recommendations that were brought forth at that time.

The process of trying to rewrite the Aeronautics Act was started prior to the commissioning of Justice Dubin. And work had proceeded. But, I think literally all of his recommendations are incorporated into the substance of this bill. The objective was to tighten it up, to dress it up, and to ensure that it was comprehensive in nature and covered all aspects. It was to ensure that the regulations and rules were fair; that they were understandable; that they would be respected, but also that they would be enforced.

• 1655

To counterbalance that, there was a mechanism put in place—namely the tribunal—which would ensure that there would be the right of appeal and redress if someone felt that they were unduly or unfairly treated. So I think it is a combination.

I think there is a lot of people who have had a role to play in this. Certainly it cannot enjoy the sole authorship of one Minister or one person. I think it represents a collective effort, and the best efforts, of a lot of people who have committed themselves to bringing forth a realistic piece of legislation

[Traduction]

**Le président:** En effet, mais actuellement, nous avons les deux pieds sur terre et nous étudions le projet de loi.

**M. Rompkey:** Afin de faciliter le départ du ministre, je cède la parole à mon collègue.

**Le président:** Merci. Monsieur de Jong, vous pourriez même accumuler des crédits totalisant quelques minutes, peut-être.

**M. de Jong:** Merci, monsieur le président. Si j'ai bien compris, ce projet de loi existe dans le but d'uniformiser la législation, jusqu'ici disparate, et de faire en quelque sorte le ménage. Le domaine de l'aéronautique a énormément évolué depuis 1919 et je crois que cette évolution risque de se continuer.

Lorsque vous avez rédigé ce projet de loi, avez-vous envisagé aussi un nouveau mécanisme qui vous permettrait, grâce aux nouvelles technologies ou aux règlements appropriés, de mettre à jour la loi sans qu'elle ne devienne de nouveau comme un arbre de Noël auquel on ajoute petit à petit des décorations?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je répondrai que oui. Le projet de loi pourra s'adapter à l'évolution future dans les domaines de l'aéronautique et de l'aviation. Je crois que l'on peut dire que si ce projet de loi a une durée de vie utile aussi longue que la loi elle-même, nous aurons probablement fait un assez bon travail. Nous espérons que le projet de loi représente une amélioration.

Je crois qu'il faut aussi tenir compte du fait que ce projet de loi a été rédigé pour répondre aux demandes et aux besoins de la communauté aéronautique, des agents d'exécution et des autres directement intéressés à ce secteur. Il a eu également une commission d'enquêtes sur la sécurité aérienne, commission dont les travaux ont eu une très grande envergure et dont les recommandations sont très pertinentes et complètes.

Le processus de refonte de la Loi sur l'aéronautique a été entamé avant que le juge Dubin n'ait reçu son mandat. Les travaux avaient déjà été entrepris, mais je crois que pratiquement toutes ces recommandations sont reflétées dans le projet de loi. Notre objectif a été d'uniformiser la loi, de faire le ménage là-dedans et de s'assurer qu'elle pare à toutes les éventualités. Nous avons voulu nous assurer que les règles et règlements sont justes, qu'ils peuvent être compris, qu'ils seront respectés et qu'ils peuvent être appliqués.

Pour faire contrepoids, on a mis sur pied un mécanisme, c'est-à-dire le tribunal, qui donnera aux personnes qui s'estiment lésées le droit d'appel et le droit à la réparation.

Je crois que bon nombre de personnes y ont joué un rôle. Le projet de loi n'est sûrement pas du cru d'un ministre ou d'une seule personne. Je crois plutôt qu'il est le résultat de l'effort collectif déployé avec acharnement par un groupe de personnes qui se sont engagées à rédiger une loi raisonnable, non

*[Text]*

which will serve us not only for today, but for some distance into the future.

**Mr. de Jong:** Now, here, maybe I am exposing my general ignorance. But does the bill sort of cover all craft which fly? Does it include, as well, regulations on balloons and on rockets? Kites as well. Really.

**Mr. Mazankowski:** The answer to that question is, yes.

**Mr. de Jong:** Again this might not be directly tied to the bill, but I am wondering what is in the Minister's mind about what he sees, and what his official see, in terms of future innovation in the introduction of lighter-than-air flight? Do you anticipate a growing number of different types of flying craft?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I hope Mr. de Jong is not going to try to attach this piece of legislation to an SDI initiative.

**Mr. de Jong:** No, no. I assume, as well, that there are limits, that once it is beyond the atmosphere, this act no longer applies.

**The Chairman:** What about Cruise?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I will ask Mr. Lafleur to respond to that question.

**Mr. Lafleur:** The act basically was enlarged, but its essence was retained as it was designed by the original drafters. Essentially, it is an enabling piece of legislation, so most of the detailed requirements would be imposed on the aviation community through regulations and with the proviso that there be consultation with the aviation community in developing the regulations. So, there is a provision in the bill requiring advance notice of intended regulations to effect that consultation.

Aviation is continuously evolving. The aviation magazines are full of interesting, sometimes very far-out, schemes. Contemplation has been made of aircraft which would fly above the atmosphere. You might be getting into the realm of rockets. How do you define these craft? Are they still aircraft? The definition was made large enough to encompass, really everything that pertains to aeronautics. The jurisdiction of aeronautics being a federal jurisdiction, we wanted to ensure that the act was broad enough to encompass all future type developments. So, the act has that kind of built-in flexibility in that, should there be a sudden development in an area, unanticipated, then we would be able to regulate that development and supervise it.

**Mr. de Jong:** You would then become involved with the people who are the manufacturers or the operators of such craft, to develop sound regulations. Right?

**Mr. Lafleur:** Yes.

**Mr. de Jong:** And safety standards.

**Mr. Mazankowski:** Of course, Mr. Chairman. And that is really how this piece of legislation, in large part, evolved. There have been extensive consultations on it and it has been

*[Translation]*

seulement dans le contexte actuel mais aussi dans le contexte futur.

**M. de Jong:** On me trouvera peut-être ignare, mais j'aimerais savoir si ce projet de loi s'applique à tous les appareils volants. S'applique-t-il aussi aux mongolfières, aux fusées et aux cerfs-volants?

**M. Mazankowski:** La réponse à votre question est oui.

**M. de Jong:** Ma question ne concerne peut-être pas directement le projet de loi, mais je me demande ce que pense le ministre et ses hauts fonctionnaires des innovations qui se produiront dans le domaine des plus légers que l'air. Croyez-vous qu'il y aura une prolifération des catégories d'appareils volants?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'espère que M. de Jong ne tentera pas d'établir des liens entre ce projet de loi et l'initiative de défense stratégique.

**M. de Jong:** Bien sûr que non. Je suppose que la loi ne s'applique pas à l'espace extra-atmosphérique.

**Le président:** Et qu'en est-il du missile de croisière?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je demanderai à M. Lafleur de répondre à cette question.

**M. Lafleur:** La portée de la loi a été élargie, mais le fond de la loi reste essentiellement celui qu'avaient conçu les rédacteurs. En fait, il s'agit d'une loi permettant aux responsables de prendre certaines mesures précises en vue d'assurer son application, et la plupart des obligations qu'elle confère à la communauté aéronautique seront appliquées par le biais de règlements, sous réserve qu'il doit y avoir des consultations avec les intéressés au stade de la rédaction des règlements. Ainsi, la loi stipule qu'il faut donner un préavis et tenir des consultations avant la préparation de règlements.

Le domaine de l'aviation évolue constamment. Les revues aéronautiques sont remplies de projets intéressants, et parfois chimériques. On a parlé d'avions qui évolueraient dans l'espace extra-atmosphérique. Il a aussi été question de fusées. Comment définir ces appareils? S'agit-il effectivement d'appareils? Nous avons voulu donner une définition suffisamment large pour englober tout ce qui concerne l'aéronautique. Ce domaine étant de compétence fédérale, nous avons voulu faire en sorte que la loi puisse s'appliquer à tous les appareils qui pourraient être conçus dans l'avenir. La loi est donc suffisamment souple pour nous permettre, dans l'hypothèse d'une évolution soudaine et imprévue, de réglementer l'innovation et de la suivre de près.

**M. de Jong:** Est-ce que cela veut dire que vous allez collaborer avec les fabricants et les pilotes de ces appareils afin d'élaborer des règlements solides?

**M. Lafleur:** Oui.

**M. de Jong:** Et aussi pour la rédaction des normes de sécurité?

**M. Mazankowski:** Bien sûr, monsieur le président. Cela explique, dans une large mesure, la genèse de ce projet de loi. Il y a eu des consultations étendues et on a rédigé un projet de

[Texte]

drafted in a broad manner. I guess the drawback of that sort of framework is that you rely very heavily upon regulations. But as Mr. Lafleur pointed out, there are safeguards with respect to the promulgation of regulations as well. And that is a safeguard for those who will be affected.

• 1700

**Mr. de Jong:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. de Jong. Before I recognize Mr. Ellis, might I just ask a question on policy generally? A Gimli situation. This bill is not going to do anything better or worse for a Gimli situation than before. Are there going to be regulations under aviation fuel that are going to be tighter because of the Gimli situation?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, as you are aware, there are provisions in this bill to provide for regulations with respect to the handling of fuel. We have the Gimli report in our hands now; it is being examined and assessed by our officials. If there are any recommendations that are contained within the Gimli recommendations that should be incorporated into this bill, I think we will be able to allow for that.

**The Chairman:** I think their point was well made, I think, by calling on Mr. de Jong and Mr. Benjamin and others who spoke on second reading.

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**The Chairman:** I am glad the Minister entered that, not caveat, but gave that almost semi-commitment that the Gimli report, if relevant in terms of firm recommendations, will be incorporated in further recommendations. Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Thank you, Mr. Chairman. I am going to heed your admonition and stick strictly to policy, so the Minister cannot get off the hook by saying I am becoming technical on him.

**Mr. Mazankowski:** I said that out of respect for you, Mr. Ellis, not as a criticism.

**Mr. Ellis:** I appreciate your comments, Mr. Minister.

I have a great deal of support for your new tribunal. I think that is a step in the right direction and one which will satisfy a lot of GA pilots. I am concerned, however, that in the act there is provision for penalties to be administered by the department. I am faced with this document, which I have not read in detail, and the Dubin inquiry, which is now a few years old in my memory. I distinctly recall, from Mr. Justice Dubin, criticism of the department when they were found to be regulating themselves. And I am curious that we now have the possibility of penalties being administered by the department. I want to know whether those would constitute a fairly large portion of what are seen to be penalties against breaches of regulation and how those can be appealed to the tribunal, or if indeed they can be.

[Traduction]

loi ayant une large portée. Le désavantage de cette méthode, c'est probablement qu'elle nous oblige à nous fier énormément aux règlements. Mais, comme M. Lafleur l'a indiqué, il y a également des mesures de précaution relatives à la formulation de règlements. Et cela, c'est une mesure de précaution pour les personnes qui seront touchées.

**M. de Jong:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur de Jong. Avant de donner la parole à M. Ellis, pourrais-je vous poser une question sur la politique en général? C'est une situation Gimli. Ce projet de loi ne changera strictement rien à une situation Gimli. Les règlements relatifs au carburant d'aviation seront-ils plus sévères à cause de la situation Gimli?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, comme vous le savez, ce projet de loi comporte des dispositions prévoyant l'établissement de règlements relatifs à la manutention du carburant. En ce moment, nous avons le rapport Gimli entre les mains; nos fonctionnaires sont en train de l'examiner et d'en faire une évaluation. Si certaines des recommandations du rapport Gimli devraient être incorporées au projet de loi, je pense que nous pourrions en tenir compte.

**Le président:** Je pense qu'ils ont bien fait de demander à M. de Jong, M. Benjamin et d'autres de prendre la parole à la deuxième lecture.

**M. Mazankowski:** Oui.

**Le président:** Je suis heureux que le ministre ait décidé de prendre ce qui est presque un engagement en disant que, si les recommandations du rapport Gimli s'avéraient pertinentes, elles seraient incorporées à d'autres recommandations. Monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Merci, monsieur le président. Je vais écouter votre avertissement et m'en tenir strictement à la politique, afin que le ministre ne puisse pas se défilier en disant que j'ai discuté avec lui de choses techniques.

**M. Mazankowski:** Ce n'était pas une critique, monsieur Ellis, c'était un compliment.

**M. Ellis:** Je vous remercie, monsieur le ministre.

J'appuie grandement votre nouveau tribunal. A mon avis, cela représente un pas dans la bonne direction qui devrait satisfaire bon nombre de pilotes de l'aviation générale. Toutefois, je suis préoccupé par le fait que la loi prévoit des pénalités imposables par le Ministère. Je me retrouve avec ce document, que je n'ai pas lu en détail, de même que la Commission d'enquête Dubin, qui n'est déjà plus très fraîche en mon esprit. Je me souviens clairement que le juge Dubin avait critiqué le Ministère lorsqu'il a été découvert que ce dernier établissait ses propres règlements. Je trouve maintenant étrange que nous ayons la possibilité de faire imposer des pénalités par le Ministère. J'aimerais savoir si ces pénalités constituent une assez grande partie des pénalités imposées aux infractions aux règlements, et comment il est possible d'interjeter appel de ces pénalités devant le tribunal, si la chose est possible.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, my experts who are seated beside me have armed me with an answer.

**Mr. Ellis:** Which is probably in the book, if I had time to look at it myself.

**Mr. Mazankowski:** According to the Dubin recommendation, it is not in conformity with what you have said. The enabling legislation, as per Dubin, should provide for the imposition of the following administrative penalties:

(a) the cancellation or suspension of any licence, certificate of document of entitlement issued by or under the authority of the Minister; and

(b) the levying of a fine by administrative action to be exercised by the Director of Enforcement.

which really is the department.

**Mr. Ellis:** I do not doubt at all that is there, but I do recall very clearly that Mr. Dubin was critical of the department, where they were regulating themselves. And that is what I referred to. I will read up on that just a little bit more before we get into the clause-by-clause study.

On the assistance to aerodromes as a policy, would that include the settling of the debates over the extension of the Rand system? Will it include greater frequency of VORs or NDBs across the country? Because we really do lack these in Canada, where we have far more pilots per population than they do in the United States; we do not have the coverage in those three areas of flight information and guidance.

• 1705

**Mr. Mazankowski:** I agree, Mr. Chairman. It is one of those things that both Mr. Ellis and myself have been cognizant of for some years.

I do not think there is anything in this bill that increases the responsibility or the commitment. I think it is all part and parcel of the general overall air program within the Department of Transport. Naturally it is more clearly defined here in legislative form; and as Mr. Rompkey was indicating, it may very well be useful when it comes for a Minister of Transport to argue his case before his Cabinet colleagues, and particularly before Treasury Board. It really is a matter of priorities and where you set your priorities, and primarily it is governed by the availability of funds.

**Mr. Ellis:** Once again, Mr. Chairman, I will go into that in more detail when we get into clause-by-clause.

Lastly, then, as a policy statement, I am intrigued by proposed section 7.3, on enforcement. I am very intrigued by the use of the language in the book that I am given here; the use of the word "vicarious". I had a dictionary brought in because I was curious about its pure use as the word "delegated".

[Translation]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, les experts qui m'accompagnent viennent de me fournir une réponse.

**M. Ellis:** Qui se trouve sans doute dans le livre, si j'avais eu le temps de le lire moi-même.

**M. Mazankowski:** Selon la recommandation Dubin, ce n'est pas conforme à ce que vous avez dit. La Loi habilitante, selon Dubin, devrait prévoir l'imposition des pénalités administratives suivantes:

a) la révocation ou la suspension de toute licence et de tout certificat ou document d'habilitation délivrés par le Ministre, ou sous son autorité; et

b) l'imposition d'une amende à la suite de mesures administratives prises par le Directeur de l'application de la Loi.

qui est vraiment le Ministère.

**M. Ellis:** Je n'ai aucun doute que ce soit le cas, mais je me souviens très bien que M. Dubin avait critiqué le Ministère parce qu'il imposait ses propres règlements. Et c'est de cela que je parlais. Je poursuivrai un peu plus mon étude de la question avant que nous entreprenions l'étude article par article du projet de loi.

Quant à la politique relative à l'aide aux aérodromes, comprendrait-elle le règlement des débats au sujet de l'extension du système de navigation de zone? Cela comprendra-t-il un plus grand nombre de VOR ou de NDB partout au Canada? Cela nous manque vraiment au Canada, où notre population compte proportionnellement beaucoup plus de pilotes qu'aux États-Unis, nous n'avons pas la protection nécessaire dans les trois domaines d'information de vols et de guidage.

**M. Mazankowski:** Je suis d'accord avec vous, monsieur le président. C'est une chose dont M. Ellis et moi-même sommes au courant depuis des années.

Je ne crois pas qu'il y ait quoi que ce soit dans le projet de loi qui augmente la responsabilité ou l'engagement. Je pense que cela fait partie intégrante du programme aérien global du ministère des Transports. Bien entendu, c'est plus clairement défini sous la forme législative; et comme M. Rompkey l'a indiqué, cela pourrait fort bien être utile lorsqu'un Ministre des Transports devra présenter son cas devant ses collègues du Cabinet, et particulièrement devant le Conseil du Trésor. C'est vraiment une question de priorités et d'organisation de ces priorités, qui dépend essentiellement de la disponibilité des fonds.

**M. Ellis:** Encore une fois, monsieur le président, j'en discuterai plus en détail lorsque nous entreprendrons l'étude article par article.

Donc, pour terminer, j'ai été intrigué par l'article 7.3 proposé, concernant les mesures de contrainte. Je suis particulièrement intrigué par la formulation employée dans le livre qu'on m'a remis; l'utilisation du mot «vicarious» dans la version anglaise m'intrigue. J'ai fait venir un dictionnaire parce que j'étais curieux de son utilisation dans le sens de «délégué».

## [Texte]

I am concerned that an aircraft owner who loans a relative or a friend who has a pilot's licence his aircraft may be, as I read this proposed section, found responsible for all kinds of heinous acts. The same is true of an FBO. If an aircraft is rented out . . . I know some eight years ago a small FBO in my constituency rented out an aircraft, after the first FBO refused to, to six young men with insufficient ability to handle decreasing weather. All six of them went into a hillside near Cobourg. That was a tragic thing. I am just curious: under this legislation, how responsible would the second FBO have been?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Lafleur can comment further, but my understanding is that the wording of this provision is similar in nature to that of a provincial highway traffic vehicle act, which makes the owner of the motor vehicle liable for offences committed by those using his vehicle.

**Mr. Lafleur:** Probably because of the cost of aircraft, and for a variety of reasons, owners lease their aircraft out, lend them out, for sometimes significant periods of time, and because of the built-in statutory defence against a charge of violating the regulations that an individual did not know that a particular act had taken place, that he had not given his agreement, the owner of the aircraft cannot be charged.

Without a provision like this, the operator of the aircraft cannot be charged unless he is brought in by a separate process as a party to the offence. This is a mechanism to allow us, in the case of civil penalty, to apply the penalty to the one who was responsible for the infraction. So if it is the owner and he is piloting his own aircraft, then the scheme is directed to him. But if the owner has leased out his aircraft, or loaned it, then the scheme is directed to the operator. So that would allow us to impose the civil penalty directly on the person who operated the aircraft for an infraction of the rule of the air.

**Mr. Ellis:** Then my reading of this is really not correct, and in fact if I were to loan my aircraft to someone, a competent pilot, and he either through negligence or sheer accident got into trouble and did something damaging, I will not be held liable, but he will—assuming the proof is there.

**Mr. Lafleur:** Yes, that is right. That will allow us to charge him directly.

**Mr. Ellis:** And the same with a fixed-base operator?

• 1710

**Mr. Lafleur:** It is the same with anybody that has any obligation under the act.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I will stop at that. Thank you.

**The Chairman:** Very good. Mr. Jourdenais.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président.

Certaines de mes questions ont déjà été posées, et comme je suis le seul ici à avoir entendu le mémoire mardi, je serai assez

## [Traduction]

D'après l'article proposé, il semble qu'un propriétaire d'avion qui prête son appareil à un membre de sa famille ou à un ami qui possède un permis de pilotage, puisse être jugé responsable de toutes sortes d'actes abominables. Il en est de même pour un concessionnaire de services aéronautiques à l'aéroport. Si un avion est loué . . . Je me souviens, il y a huit ans, qu'un petit concessionnaire de ma circonscription avait accepté, après qu'un autre concessionnaire ait refusé, de louer un de ses appareils à six jeunes hommes qui étaient incapables de piloter convenablement par mauvais temps. Les six se sont écrasés dans une colline près de Cobourg. Ce fut un accident tragique. Alors, je me demande quelle était la responsabilité du second concessionnaire, en vertu de cette loi?

**M. Mazankowski:** M. Lafleur pourrait vous donner plus de détails, mais, selon moi, cette disposition est semblable aux codes provinciaux de la route, qui donnent au propriétaire d'un véhicule à moteur la responsabilité d'actes commis par les personnes qui utilisent son véhicule.

**M. Lafleur:** Il arrive qu'en raison du coût de l'avion, et pour bien d'autres raisons, les propriétaires louent leur appareil ou le prêtent à des gens, parfois pour de longues périodes. Cependant, le propriétaire ne peut être accusé d'infraction à cause d'une protection prévue dans la loi contre des accusations d'infractions au règlement, car il peut être soutenu que cette personne ne savait pas qu'un acte particulier avait été perpétré, et qu'elle n'y avait pas donné son consentement.

Sans pareille disposition, le pilote de l'avion ne peut être accusé à moins de faire l'objet d'un bref distinct et d'être convoqué comme partie à l'infraction. Dans le cas d'une pénalité civile, c'est là un mécanisme qui nous permet d'appliquer cette pénalité à la personne qui est responsable de l'infraction. Ainsi, si le propriétaire pilotait son avion et était responsable de l'infraction, c'est lui qui est condamné. Cependant, si le propriétaire avait loué son avion, ou l'avait prêté, c'est le pilote qui est condamné. Cela nous permet d'imposer une pénalité civile directement à la personne qui a piloté l'avion et qui a commis une infraction aux règles de l'air.

**M. Ellis:** Donc, j'ai mal compris la disposition. En fait, si je devais prêter mon avion à quelqu'un, à un pilote compétent et que, soit par négligence, soit par pur accident, quelque chose se produisait et qu'il causait des dommages, c'est lui qui serait tenu responsable et non pas moi—s'il y a des preuves à l'appui.

**M. Lafleur:** Oui, c'est ça. Cela nous permettra de l'accuser directement.

**M. Ellis:** Et c'est la même chose pour les concessionnaires de services aéronautiques à l'aéroport?

**M. Lafleur:** Cela s'applique à tous ceux qui sont régis par la loi.

**M. Ellis:** J'ai terminé, monsieur le président. Merci.

**Le président:** Très bien. Monsieur Jourdenais.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman.

Some of my questions have already been asked and since I am the only one here who attended the briefing on Tuesday, I

## [Text]

bref. Le mémoire nous a été très bien expliqué, mardi, par les responsables du ministère.

J'ai ajouté une petite note. Je vous écoute parler: le SAP, le CATA, le DSP, le DEL. Moi, avant d'entrer en politique, je me tenais très très loin des avions, et maintenant, depuis un mois, je me tiens très loin des hélicoptères. Les gens du ministère des Transports vous diront pourquoi je me tiens loin des hélicoptères. Cela m'amène à vous poser une question.

Y a-t-il dans le projet de loi une disposition qui empêche la construction d'un héliport en plein centre-ville? Il y en a un dans l'est de Montréal présentement.

**Mr. Mazankowski:** Only from the standpoint of safety. In that regard, there would be consideration.

**M. Jourdenais:** Est-ce que l'on va tenir compte de la sécurité dans la cour d'école, juste à côté?

**Mr. Mazankowski:** It is an element that is considered, I am told.

**M. Jourdenais:** Très bien, parce que c'est très dangereux, surtout dans le cas de l'héliport dont je parle.

Toujours au sujet du zonage, lorsqu'on décide de construire un aéroport, la plupart du temps, le terrain n'appartient pas au gouvernement. Donc, on l'exproprie. Y a-t-il des dispositions dans le projet de loi pour éviter un autre Mirabel? Je ne parle pas de l'aéroport lui-même, mais des alentours de l'aéroport, qui étaient quatre fois plus vastes qu'ils n'auraient dû l'être.

**Mr. Ellis:** Hear, hear!

**Mr. Mazankowski:** The provisions in the bill provide for zoning which would protect the area around without necessarily having to acquire it. It would prevent build-up of obstacles or anything that would be hazardous to safety and the smooth operation of an aerodrome.

**Mr. Jourdenais:** Would any one of the officials be able to give me the distance from the airport that would be not dangerous or dangerous?

**Mr. Mazankowski:** Those are provided for in regulations. I think there is a sample of it in the book.

**Mr. Jourdenais:** Okay. When we get to clause-by-clause discussion... Thank you very much. Those are all the questions I have to ask.

**The Chairman:** Thank you very much. Mr. Dorin.

**Mr. Dorin:** I would like to ask two questions, and one of them relates to enforcement. From my experience in the management of a charter aircraft operator, one of the problems we had is that we faced a lot of competition from people unlicensed to operate charters; essentially, companies that owned their own aircraft but, with the high costs of keeping them, tried to recover some of those costs. Essentially, the law was there prohibiting it, but the problem was the lack of enforcement. I am wondering whether or not these changes will add to the department's ability to enforce the law.

**Mr. Mazankowski:** I think the simple answer to that is yes, and also to enforce the law in a uniform manner, consistent

## [Translation]

will be fairly brief. The brief was very clearly explained to us by the officials on Tuesday.

I have made a little note. You talked about SAP, CATA, DSP, and DEL. Before I went into politics, I kept well out of the way of airplanes and now, for the past month, I have been keeping well out of the way of helicopters. The people from the Department of Transport will be able to tell you why I am keeping well out of the way of helicopters. This leads me to my question.

Is there anything in the legislation that prevents a heliport from being built in the downtown of a city? There is one in east Montreal.

**M. Mazankowski:** Seulement sur le plan de la sécurité. Les normes de sécurité s'appliqueraient.

**Mr. Jourdenais:** Will safety be taken into account if there is a school year right next door?

**M. Mazankowski:** On me dit qu'on en tiendrait compte.

**Mr. Jourdenais:** Fine, because it is very dangerous, especially in the case of the heliport that I am referring to.

Still on the subject of zoning, when it is decided that an airport will be built, most of time the land does not belong to the government. So there are expropriations. Is there anything in the legislation to prevent another Mirabel from happening? I am not talking about the airport itself, but about the airport zone, which was four times larger than it needed to be.

**M. Ellis:** Bravo, bravo!

**M. Mazankowski:** Pour ce qui est du zonage, le projet de loi comporte des dispositions qui permettent de protéger les environs de l'aéroport sans obliger le gouvernement à acheter des terres. Il ne pourra y avoir d'obstacles ou de choses qui compromettent la sécurité et le fonctionnement de l'aéroport.

**M. Jourdenais:** Il faut être à quelle distance de l'aéroport pour ne pas être en danger? Les fonctionnaires pourraient peut-être me le dire.

**M. Mazankowski:** C'est prévu dans les règlements. On en trouve des exemples dans le guide.

**M. Jourdenais:** D'accord. À l'étude article par article... Merci beaucoup. J'ai terminé.

**Le président:** Merci beaucoup. Monsieur Dorin.

**M. Dorin:** J'ai deux questions à vous poser, dont l'une porte sur l'application. J'ai déjà dirigé une compagnie qui louait des avions et nous avions des difficultés parce qu'il y avait beaucoup d'exploitants qui n'avaient pas de permis, mais qui nous faisaient concurrence. Les compagnies en question avaient leurs propres avions, mais les coûts étaient très élevés, elles ont voulu en récupérer une partie. Elles contrevenaient à la loi, mais il n'y avait pas de contrôle. Si le projet de loi est adopté, le ministère sera-t-il plus en mesure d'appliquer la loi?

**M. Mazankowski:** Non seulement sera-t-il plus en mesure d'appliquer la loi, mais il sera plus en mesure de l'appliquer

## [Texte]

with the provisions of the act. I think many of the enforcement officers felt they were inhibited from proceeding because of a clear lack of interpretation, and indeed, contradictions within the various aspects of air regulations and the legislative framework. That is part and parcel of the genesis of this particular piece of legislation, because those kinds of complaints have been floating around for years. It was a mammoth task to take on, but after a period of seven or eight years, we now have the final product.

As I said, it has not come about easily; it has come about through a lot of hard work, commitment and dedication, but also through a lot of consultation. When you embark upon rewriting a piece of legislation like this and you have so many varied interests within the aviation sector, I think the fact that we are here dealing with this in a fairly non-emotional manner, with general support from all aspects of the aviation community, is a tribute to those who have worked so hard to put it together.

• 1715

**Mr. Dorin:** Thank you. One other question which, I suppose, relates to airport zoning, although I am not sure it is specifically in that area. Again I am talking of the local area here now, which you are fairly familiar with since you visit there quite frequently.

One of the concerns I have is that when there are a number of airports in a region, and you get up to six airports close to a metropolitan area, there should be some form of planning in the use of those airports. Although this does not specifically address that, possibly once you described the function of an airport, zoning might come into it.

Obviously if you are going to have bigger aircraft, international flights, etc., you might require different zoning requirements. I just wonder whether you had any comments to make on that.

**Mr. Mazankowski:** Well, I agree with your observation. I think a lot of this goes back to the initiative and the role of the local community. Take the case of Edmonton, for example, with four airports. It seems to me there is clearly a role for a local airport committee or airport authority to work with Transport Canada to define the role for each of the individual airports and to support those airports in a way that is consistent with the economic development plans of the city.

That is what we are trying to do. The Department of Transport both at the Ottawa level and at the regional level is encouraging this kind of interaction so that we can support the airport infrastructure in a way that is consistent with the goals and objectives of the respective communities. That takes into account all the other things that are ancillary, some positive and some negative.

**Mr. Dorin:** Thank you. That is all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Well, I think, Mr. Minister that more or less exhausts the questions. There were more members at the briefing than there are here today. I think the briefing was so good, that I would like to believe that is the reason members are not here today. Now, that is part reason, but there are also

## [Traduction]

uniformément, de manière à ce que les dispositions soient respectées. Les contradictions qui marquaient la loi et les règlements, et l'absence d'une interprétation claire, ont fait que les agents chargés de l'application de la loi avaient l'impression d'avoir les mains liées. On s'en plaint depuis des années et c'est pourquoi nous avons décidé, il y a sept ou huit ans, de formuler une nouvelle loi. C'était une tâche monumentale, mais nous en sommes venus à bout.

Je répète, cela n'a pas été facile; on a travaillé très fort, avec conviction et assiduité, et il y a eu beaucoup de consultations. En formulant une loi comme celle-ci, il faut tenir compte des intérêts extrêmement diversifiés du secteur de l'aviation. L'objectivité dont nous avons fait preuve, et l'attitude positive du secteur de l'aviation, font honneur à ceux qui ont tant travaillé pour mener à bien le projet de réforme.

**M. Dorin:** Merci. Ma deuxième question porte sur les aéroports, notamment sur le sur le zonage. Je ne suis pas certain qu'elle soit pertinente. Je parle de la région locale, que vous connaissez assez bien parce que vous y allez assez souvent.

Ce qui me préoccupe, entre autres, c'est le nombre d'aéroports dans une région donnée. Dans un centre urbain, il peut y en avoir jusqu'à six. Il devrait y avoir une certaine planification. Il n'en est pas question dans le document, mais une fois qu'on décide le rôle que l'aéroport doit jouer, le zonage peut entrer en ligne de compte.

Evidemment, s'il y a des gros appareils, des vols internationaux, etc., le zonage sera un peu différent. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

**M. Mazankowski:** Eh bien, je suis d'accord. Je reviens, encore une fois, au rôle qui peut être joué par les gens de la région. Prenons, par exemple, Edmonton. C'est une ville où il y a quatre aéroports. Il y aurait lieu, je crois, de constituer un comité local qui, en collaboration avec des fonctionnaires du ministère, déterminera le rôle de chaque aéroport et assurera que leurs activités soient compatibles avec le développement économique de la ville.

Voilà ce que nous disons. Le ministère des Transports, à l'administration centrale et dans les régions, encourage ces genres d'interactions. Les aéroports doivent être compatibles avec les buts et les objectifs des communautés où ils se trouvent. Il faut aussi tenir compte de tous les aspects connexes, dont certains sont positifs et d'autres négatifs.

**M. Dorin:** Merci. C'est tout, monsieur le président.

**Le président:** On n'a plus de questions à vous poser, monsieur le ministre. Nous étions plus nombreux au briefing que nous le sommes aujourd'hui. Les absents se sont peut-être dit que le briefing était tellement excellent que ce n'était pas la peine de venir aujourd'hui. Mais il n'y a pas que cela. Il y a

## [Text]

many other committees sitting today that are very important, and there are a many other things going on.

I have one last question in a general sense, so it is really on policy. I know it was touched upon in the debate and in some of the explanations in your answers today. I would like your comment, very briefly perhaps, before we wind this up.

I find it interesting—it is almost a paradox—that in this area of deregulation of the airline industry, in effect, under this Aeronautics Act, you, the Minister, are really going to be more of a regulator than ever before, right down to private aviation weather services which at the moment are not touched. I must say, not as the chairman of the committee, but as a member from my party, that I am going to be, as others I suppose, very interested to see how the mandate is discharged and the balance between deregulation in general and perhaps regulation or over-regulation in particular because of safety.

I must say when I look at the weather services, I would like to be in the opposition to examine you further because, quite frankly, I just wonder whether some of these regulatory powers do not go further than is really necessary. I am specific on the aviation weather services. Mr. Ellis perhaps touched on it. Surely those people who fly are as interested in their own lives as any and are not going to take advice from weather services that are trying to give poor advice. I just wonder whether in the interest of safety we are not going to find out, as we implement this act, that we may really get into real over-regulation under the motherhood of the word "safety".

**Mr. Mazankowski:** Well I am glad you raised that point, Mr. Chairman, because it may appear on the surface as being contradictory.

• 1720

In the whole exercise of scaling down regulation, we are basically talking about scaling down regulation in an economic sense. We are talking about economic regulatory reform. We have never talked about reducing regulations and laws with respect to enhancing safety, and I think we have made that very clear. There have been some who have tried to make the point that under a deregulated environment you are going to hamper and scale down the standard of safety. Quite the reverse is true. We have never advocated that we would be reducing regulation in the area of safety and security. We consider that to be very paramount and very important.

You talk about regulations. I think Mr. de Jong made the point about just how long this legislative framework will serve us. How long will it stand the test of time? The legislation is broad enough so it can serve for a long period of time, and it will be effective only to the sense that you can put in regulations that will coincide with the general legislative framework. But there are safeguards in that particular area.

With regard to your point about weather services and the need to have the private services maintained at a standard, I

## [Translation]

beaucoup de comités fort importants qui siègent aujourd'hui et il y a beaucoup d'autres activités.

J'ai une dernière question à vous poser au sujet de la politique. On en a parlé lors du débat et vous en avez parlé aujourd'hui, en réponse à des questions qui vous ont été posées. Avant de terminer, je voudrais que vous nous en touchiez un mot.

Nous sommes en train, en ce moment, de déréglementer l'industrie des transports aériens. Il est donc intéressant—et même paradoxal—qu'en vertu de la nouvelle Loi sur l'aéronautique, le ministre sera appelé à réglementer des services qui n'ont jamais été réglementés. Il y a, par exemple, les services météorologiques destinés aux avions privés, qui ne sont pas réglementés en ce moment. Je dois dire, non pas en tant que président du Comité, mais en tant que membre du Parti conservateur, j'ai bien hâte de voir comment vous allez faire pour vous acquitter de vos responsabilités et pour établir un équilibre entre la déréglementation générale et la réglementation ou peut-être la surréglementation attribuables au besoin d'assurer la sécurité.

Pour ce qui est des services météorologiques, j'aimerais bien me retrouver dans l'opposition pour pouvoir vous poser des questions plus détaillées. Je me demande, bien franchement, si certains de ces pouvoirs de réglementation ne vont pas plus loin que nécessaire. Je parle notamment des services météorologiques. M. Ellis les a peut-être mentionnés. Il est évident que les pilotes ne tiennent pas à mourir et qu'ils ne vont pas avoir recours à un service qui ne soit pas fiable. Je me demande si, au nom de la sécurité, nous n'irons pas trop loin.

**M. Mazankowski:** Je suis content, monsieur le président, que vous ayez soulevé la question. A première vue, nos efforts peuvent paraître contradictoires.

La déréglementation signifie la réduction de la réglementation au sens économique. Il s'agit d'une réforme à caractère économique. Il n'a jamais été question de limiter la portée des lois et des règlements touchant la sécurité. Cela a toujours été clair. Il y en a qui prétendent que la déréglementation entraînerait une réduction des normes de sécurité. Au contraire. Nous n'avons jamais eu l'intention de toucher à la sécurité. La sécurité est primordiale et fort importante.

Vous avez parlé des règlements. M. de Jong nous a rappelé que ce projet de loi sera en vigueur pendant bien longtemps. Est-ce qu'il résistera bien au passage du temps? Sa portée est assez générale pour assurer qu'il y résiste bien. Et il ne sera efficace que dans la mesure où l'on pourra adopter des règlements. Mais, là aussi, il y a des mesures de protection.

Vous avez parlé des services météorologiques et de la nécessité d'assurer le respect de certaines normes. C'est-à-dire

[Texte]

think from the standpoints of consistency and reliability that has to occur. We are trying to create a safe, secure aviation environment. That is what this piece of legislation intends to do. It has absolutely nothing to do with economic deregulation. It is designed to provide a safer environment for the travelling public and those who may be affected by aviation.

**The Chairman:** I appreciate, Mr. Minister, that explanation in part, but surely you will agree with me that a heavy hand on regulation under the motherhood term "safety" very well could adversely affect the economic deregulation you are talking about. In other words, you could tie up the economic situation if you are too heavy in some of these new powers that you have as far as I am concerned.

**Mr. Mazankowski:** Sure the powers of the Minister are awesome, but if the piece of legislation is going to serve a long period of time those powers have to be that broad. On the corresponding side you put in safeguards and appeal provisions so no one is going to be mistreated as a result of that.

Regulations are a fact of life. I am reminded of the fact that all the regulations with respect to the Aeronautics Act can be carted around in that little document. They are all on microfilm. That is a first by Transport Canada, and I understand that it is in demand throughout the world.

We try to make things easier. The role of our government is to facilitate and encourage rather than to obstruct and interfere.

**The Chairman:** Well, Mr. Minister, I guess that is an interesting note to close on. Let us hope that in the discharge of the mandate, as the bill moves through the committee and gets back into the House and is finally approved, as we hope it will, that motto you just came out with, which has a little political rhetoric to it, might be the guideline.

On that note I want to pick up on what Mr. Ellis said in conclusion to thank you for appearing and in effect, I guess, without false kudos from me, because I am not too well known to give them . . .

**Mr. Mazankowski:** That is for sure.

**The Chairman:** —to compliment you for having started the Dubin inquiry in an earlier age, in 1979. As Mr. Ellis pointed out, it must give you and some of your officials satisfaction finally to come before the committee on the Aeronautics Act. We will see how it will progress through the committee as other interested parties appear before us.

So thank you for appearing today.

With no further ado, this committee stands adjourned until Tuesday at 9.30 a.m. when we intend to hear the Canadian Owners' and Pilots' Association on their brief.

[Traduction]

que le service doit être fiable. Nous tentons de créer un environnement sûr. Est-ce cela le but du projet de loi? Cela n'a rien à voir avec la déréglementation. Nous cherchons à accroître la sécurité de ceux qui voyagent et de ceux qui sont touchés par l'aviation.

**Le président:** Je le sais, monsieur le ministre. Mais vous conviendrez, avec moi, que nous risquons, au nom de la sécurité, d'adopter une foule de règlements qui pourraient avoir des répercussions fort négatives sur la déréglementation à caractère économique. Sur le plan économique, les nouveaux pouvoirs que vous vous êtes attribués pourraient constituer un obstacle.

**M. Mazankowski:** Effectivement, les pouvoirs accordés au ministre sont considérables. Mais ils doivent être considérables si nous voulons que la loi ne soit pas dépassée avec le temps. Et pour protéger les personnes qui sont touchées par la loi, on a prévu des garanties et un mécanisme d'appel.

Les règlements font partie de la vie. On me rappelle que tous les règlements adoptés en vertu de la Loi sur l'aéronautique sont sur microfiches. Le ministère des Transports les a tous mis sur une petite carte, qu'on peut mettre dans sa poche. C'est nous qui l'avons inventée et elle est très en demande dans tous les pays du monde.

Nous essayons de faciliter les choses. Le rôle de notre gouvernement est de faciliter les choses et encourager les gens, et non de s'ingérer et de faire obstacle.

**Le président:** Il faudrait peut-être terminer là-dessus. J'espère que le projet de loi reflétera ce que vous venez de dire, même si c'est un peu partisan.

Je voudrais me joindre à M. Ellis pour vous remercier d'avoir comparu. Comme vous le savez, je n'ai pas l'habitude de chanter des louanges . . .

**M. Mazankowski:** Certainement pas.

**Le président:** . . . mais permettez-moi de vous féliciter d'avoir lancé, en 1979, la Commission d'enquête présidée par M. Dubin. Vous devez, comme M. Ellis l'a dit, tirer une certaine satisfaction et je suis certain, comme M. Ellis, que votre comparution devant le Comité constitue, en quelque sorte, un point culminant. Nous suivrons avec intérêt l'évolution du projet de loi et les témoignages des parties intéressées.

Je vous remercie.

Sans plus tarder, je lève la séance jusqu'à mardi, à 9h30. Nous entendrons des représentants de l'Association canadienne des pilotes et des propriétaires.















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation, Administration;  
Mr. Bob Lafleur, Assistant Administrator, Air Regulations;  
Mr. Grant Mazowita, Project Manager, Aeronautics Act Task Force;  
Dan Fiorita, Legal Counsel, Department of Transport Legal Services.

### *Du ministère des Transports:*

Gordon Sinclair, Administrateur, Administration canadienne du transport aérien;  
Bob Lafleur, administrateur adjoint, Réglementation aérienne;  
Grant Mazowita, directeur de projet, Le Groupe de travail de la Loi sur l'aéronautique;  
Dan Fiorita, conseiller légiste, ministère des Transports, service du contentieux.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Tuesday, May 7, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 9

Le mardi 7 mai 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Bill C-36, An Act to amend the Aeronautics Act

CONCERNANT:

Projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur  
l'aéronautique

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Darryl Gray  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Moe Mantha  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Jean Charest  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Friday, May 3, 1985:

Les Benjamin replaced Simon de Jong;  
Iain Angus replaced Jim Fulton.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le vendredi 3 mai 1985:

Les Benjamin remplace Simon de Jong;  
Iain Angus remplace Jim Fulton.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 7, 1985  
(12)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:07 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Murray Dorin, Darryl Gray, Elliot Hardey, Moe Mantha, J. Patrick Nowlan, Brian Tobin.

*Alternates present:* Patrick Crofton, Jack Ellis, Mike Forrestall, Bob Porter, Bill Rompkey.

*Other Member present:* Howard Crosby.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Canadian Owners and Pilots Association:* Mr. Russ Beach, President. *From the Department of Transport:* Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation, Administration; Mr. Bob Lafleur, Assistant Administrator, Air Regulations; Mr. Grant Mazowita, Project Manager, Aeronautics Act Task Force; Mr. Dan Fiorita, Legal Counsel, Department of Transport Legal Services.

The Committee resumed consideration of Bill C-36, An Act to amend the Aeronautics Act (*See Minutes of Proceedings for Tuesday, April 30, 1985*).

On Clause 1

The witnesses answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Canadian Owners and Pilots Association be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-3"*).

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 7 MAI 1985  
(12)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 10 h 07, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Murray Dorin, Darryl Gray, Elliot Hardey, Moe Mantha, J. Patrick Nowlan, Brian Tobin.

*Substituts présents:* Patrick Crofton, Jack Ellis, Mike Forrestall, Bob Porter, Bill Rompkey.

*Autre député présent:* Howard Crosby.

*Aussi présent:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: De la «Canadian Owners and Pilots Association»:* M. Russ Beach, président. *Du ministère des Transports:* M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport aérien; M. Bob Lafleur, administrateur adjoint, Réglementation aérienne; M. Grant Mazowita, directeur du projet, Le Groupe de travail de la Loi sur l'aéronautique; M. Dan Fiorita, conseiller légiste, ministère des Transports, Service du contentieux.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique (*Voir Procès-verbaux du mardi 30 avril 1985*).

Article 1

Les témoins répondent aux questions.

*Il est convenu,—*Que le mémoire présenté par la «Canadian Owners and Pilots Association» figure en appendice aux Procès-verbaux et témoignages de ce jour (*Voir appendice «TRPT-3»*).

A 12 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, May 7, 1985

• 1007

**The Chairman:** Colleagues, I call this meeting to order.

First I want to apologize to those witnesses who were called to present evidence at 9.30 a.m. today, the Canadian Owners and Pilots Association. But unfortunately, under our present rules of procedure the committee cannot hear witnesses unless there are at least three members of the government and one member of the opposition. We now finally have a member from the opposition and other members from the government in sufficient numbers to call evidence.

As chairman, I really want to apologize most profusely to the officials who have been here from DOT who were prepared to stay for clause-by-clause study, let alone, as I said, Mr. Beach, the President, and Mr. Peppler, the Executive Director of the Canadian Owners and Pilots Association, who were asking me earlier how long they might present their evidence. I said we would play it by ear, but this committee has been pretty good in getting a quorum; we can sit right through a little longer and we do not have to waste time in getting a quorum.

This is the first time this has happened, and obviously, as chairman of the committee I am going to take procedures to make sure there are at least eight members of government here. Frankly, I am going to be prepared to entertain a motion in this session to the effect that when eight members of the government do come we do not have to have an opposition member here to hear evidence. Okay, a regular quorum is proper for votes, but this is not to vote; this is to hear evidence. Many of us have heard the evidence of your brief before on a matter that does not seem to interest a lot of members.

I am very irritated and upset and I do apologize, because this is one thing I think puts parliamentarians in a most odious light. You have come a long way. Most of us came a much shorter way, and there is just no explanation, no excuse, for what happened this morning, that we should take three-quarters of an hour to get under way here.

**Mr. Tobin:** On a point of order, Mr. Chairman . . .**The Chairman:** This is the second time you have been here in many months, but anyway let us hear your point of order.**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, if you want to continue being in the Chair, let me have my point of order; otherwise, get out of the Chair and go sit across the table.**The Chairman:** You are darned right. I want to hear your point of order, perhaps just so we can have some evidence from

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 7 mai 1985

**Le président:** Messieurs, la séance est ouverte.

Premièrement, je tiens à m'excuser auprès de ces témoins qui ont été convoqués pour 9h30 aujourd'hui, la *Canadian Owners and Pilots Association*. Malheureusement, en vertu de la procédure actuelle, le Comité ne peut entendre de témoignages tant que ne sont pas présents au moins trois députés représentant le Gouvernement et un député représentant l'opposition. Nous avons maintenant enfin un député de l'opposition et suffisamment de députés du Gouvernement pour entendre les témoignages.

Je tiens encore une fois en tant que président à présenter toutes mes excuses aux fonctionnaires du ministère des Transports qui étaient disposés à demeurer avec nous pour l'étude article par article et bien entendu, comme je l'ai déjà dit, auprès de M. Beauch, le président, et de M. Peppler, le directeur exécutif de la *Canadian Owners and Pilots Association* qui m'ont demandé un peu plus tôt de leur indiquer combien de temps ils auraient pour présenter leur témoignage. Je leur ai dit qu'il n'y avait pas véritablement de règle, que je généralement le quorum se constituait assez rapidement et que nous étions toujours prêts à prolonger un peu la séance.

C'est la première fois que cela arrive, et il est évident, qu'en tant que président de ce Comité je vais prendre des mesures pour m'assurer qu'au moins huit députés du gouvernement soient présents. Je suis tout à fait disposé à accepter une motion au cours de cette session permettant qu'au cas où huit députés du Gouvernement soient présents il ne soit plus nécessaire qu'un député de l'opposition le soit également pour entendre les témoignages. Le quorum pour procéder à des votes, c'est une autre chose mais ici il ne s'agit que du quorum pour entendre les témoignages. Beaucoup d'entre nous vous ont déjà entendu témoigner au sujet d'une question qui ne semble pas intéresser beaucoup de députés.

Je suis très irrité et gêné, et je m'excuse, car c'est une de ces choses qui ternit la réputation des parlementaires. Vous venez de loin. La majorité d'entre nous viennent de beaucoup plus près, et il n'y a tout simplement aucune explication, aucune excuse justifiant qu'il nous faille attendre trois quarts d'heure avant de démarrer.

**M. Tobin:** J'invoque le Règlement, monsieur le président . . .**Le président:** C'est la deuxième fois que vous venez alors que nous siégeons depuis plusieurs mois mais entendons quand même votre rappel au Règlement.**M. Tobin:** Monsieur le président, si vous voulez continuer à être président, laissez-moi faire mon rappel au Règlement, autrement, quittez la présidence et asseyez-vous de l'autre côté de la table.**Le président:** Vous avez tout à fait raison. Je veux entendre votre rappel au Règlement, car cela permettra peut-être de

[*Texte*]

this committee. We have eight government members, and I am going to entertain a motion to make sure we do not need you.

**Mr. Tobin:** If you put your mouth in neutral for a second, I will have the point of order.

**The Chairman:** It is very hard after sitting here for three-quarters of an hour, but what is your point of order?

**Mr. Tobin:** Try hard, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I will try for a minute.

• 1010

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to apologize to the witnesses. I apologize that there was no member of the New Democratic Party nor member of the Liberal Party here this morning. Please accept my apologies. For my part, I was not scheduled to be here. I regret that we are coming here this late. I would suggest that the chairman, if he has matters to discuss within the committee, address his comments to the steering committee and to the committee as a whole, not to witnesses. That way he would not make an ass of himself.

**The Chairman:** Well, do not worry about making an ass of yourself with those comments, Mr. Tobin. It is most interesting that, other than the one that you attended two months ago, there has not been a Liberal member at a steering committee. If it had not been for the diligent attendance of Mr. Benjamin, representing the opposition, they would not have even been able to hold a steering committee. So we are not going to play around much with steering committees.

It is quite clear that Her Majesty's Loyal Opposition, so called, is not taking an interest in transport matters. And it is not just today. This is the final straw that, as far as I am concerned, has broken the camel's back. I think the government will have to proceed on the basis that it needs its eight members for a full quorum to do whatever has to be done, whether to hear evidence or pass motions, especially when we are on a bill that is fundamentally important to the aviation industry and we were going to go clause by clause.

So do not worry about any of your epitaphs, as far as I am concerned, as it is so nice to see you. Your official critic, Mr. Ouellet, has not shown up for more than one meeting of the whole period.

Anyway, we are here to hear evidence to a point . . .

**Mr. Tobin:** Well, get on with it.

**The Chairman:** —and I am glad I got that great advice from you, Mr. Tobin. Mr. Beach and Mr. Pepler, other than this little interscene discussion here between parliamentarians, gentlemen all . . . I would ask you to proceed. We have received your brief and it raises some very interesting points. If you could verbalize it, we will then open the matter up for questions.

[*Traduction*]

débloquer cette question de l'audition des témoignages. Huit députés du Gouvernement sont présents et je suis disposé à accepter une motion assurant que nous n'ayons pas besoin de vous.

**M. Tobin:** Si vous mettiez votre bouche au point mort pour une seconde, je pourrais faire mon rappel au Règlement.

**Le président:** Cela m'est très difficile après avoir attendu pendant trois quarts d'heure, mais quel est votre rappel au Règlement?

**M. Tobin:** Faites un effort, monsieur le président.

**Le président:** Je vais essayer pendant une minute.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je tiens à m'excuser auprès des témoins. Je m'excuse de l'absence de députés du Parti néo-démocrate et du Parti libéral ici ce matin. Je vous prie d'accepter mes excuses. Personnellement, il n'était pas prévu que je participe à cette réunion. Je regrette d'être arrivé avec tant de retard. Je suggérerais au président s'il a des questions à discuter avec le Comité de garder ses commentaires pour le Comité directeur et pour le Comité plénier et de ne pas les faire en présence de témoins. Cela l'empêchera ainsi de se ridiculiser en public.

**Le président:** Ne croyez-vous pas que vos commentaires vous rendent vous-même ridicule, monsieur Tobin. Il est des plus intéressant de remarquer qu'à part la réunion à laquelle vous avez participé il y a deux mois, aucun autre député libéral n'a participé à nos réunions de comité directeur. Si ce n'avait été de la présence assidue de M. Benjmain, représentant l'opposition, le Comité directeur n'aurait jamais pu se réunir. Ne venez donc pas me parler de comité directeur.

Il est très clair que l'opposition dite loyale de Sa Majesté ne s'intéresse pas aux questions de transports. Cela n'est pas nouveau. En ce qui me concerne, c'est la goutte d'eau qui fait déborder le vase. Je crois que dorénavant nous devons établir qu'un quorum de huit députés sera suffisant soit pour entendre des témoignages, soit pour adopter des motions, surtout lorsqu'il s'agit d'un projet de loi comme celui-ci qui revêt une importance fondamentale pour l'industrie aéronautique et que nous sommes sur le point de passer à l'étude article par article.

En ce qui me concerne, bien qu'il soit si agréable de vous voir, vos épithètes m'importent peu. Votre critique officiel, M. Ouellet, n'a participé jusqu'à présent qu'à une seule de nos séances.

Quoi qu'il en soit, nous sommes ici pour entendre des témoignages . . .

**M. Tobin:** Qu'attendez-vous?

**Le président:** . . . et je vous remercie de vos conseils si judicieux, monsieur Tobin. Monsieur Beach et monsieur Pepler, maintenant que cette petite parenthèse parlementaire est close, messieurs . . . Vous avez la parole. Nous avons reçu votre mémoire et il contient quelques points fort intéressants. Voudriez-vous nous en faire part, puis nous passerons à la période des questions.

[Text]

**Mr. Russ Beach (President, Canadian Owners and Pilots Association):** Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Chairman and members of the committee, we are certainly very pleased to be here and have an opportunity to make some comments on the proposed bill amending the Aeronautics Act. Because of the urgency of the passing of the bill and the constraints of time, we have had difficulty in putting as much time and gathering as much expertise as we would like to have in making a presentation to the committee. You have before you some notes on what we would like to talk about.

For introductory comments, we have said that all MPs should be mindful of the fact that statistics show that Canadians are the most air-minded people in the world. There are more pilots and aircraft owners per capita in Canada than in any other country, including the U.S.A. Our safety record is second to none. Canadians obviously have a deep-rooted passion for aviation. It follows, therefore, that Canadian airmen will have considerable interest in all legislation and regulatory proposals which may affect their privileges to operate aircraft for utilitarian and practical purposes.

Of all aircraft in Canada, 98% are non-airline. Most of the operators of these general aviation aircraft are represented by COPA. COPA was democratically founded in 1952 and, in 33 years, has grown to become Canada's largest national association of pilots and aircraft owners, having approximately 20,000 members. The membership at large is free to nominate directorship candidates and then elect by secret ballot, a board of directors bi-annually. The board elects its officers annually.

COPA is most pleased with the Transport Minister's initiative to amend the Aeronautics Act. We consider that it represents a giant step forward to provide Canada's aviation industry with updated and progressive regulations. We are also most pleased with the creation of a tribunal to hear appeals for those airmen who consider that their licence suspension was unfair or unwarranted. We were very glad to see that the public is to be given 60 days' notice of proposed changes in the regulations and orders. We are generally in agreement with the various aspects of the subject bill and are not fundamentally opposed to more of the main issues. But we do have some concerns, and these are expressed as follows. Assuming that the members have a copy of the bill before them, I probably will not have to read the proposed section itself, but the comments may suffice in the interests of time.

COPA would prefer that the various responsibilities of the Minister be considered a duty, and in this regard we consider the wording as spelled out in the former section 3 to be superior to that which is now proposed. COPA considers that

[Translation]

**M. Russ Beach (président, Canadian Owners and Pilots Association):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, nous sommes certes fort heureux d'être ici et de pouvoir faire quelques commentaires concernant le projet de loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. A cause du caractère d'urgence de ce projet de loi et faute de temps, notre mémoire n'est pas aussi complet et détaillé que nous l'aurions voulu. Nous vous avons communiqué quelques notes sur les questions dont nous aimerions vous parler.

En guise d'introduction, nous vous demandons de ne pas oublier que de tous les peuples du monde, selon les statistiques, le peuple canadien est celui qui utilise le plus souvent l'avion. Il y a plus de pilotes et de propriétaires d'avions par habitant au Canada que dans tout autre pays y compris les États-Unis, et sur le plan de la sécurité nous sommes imbattables. À l'évidence, les Canadiens ont une passion viscérale pour l'aviation. En conséquence, les aviateurs canadiens ne peuvent que s'intéresser à toute proposition de législation et de réglementation susceptible de porter atteinte à leurs privilèges d'aviateurs.

Quatre-vingt-dix-huit pour cent de tous les appareils enregistrés au Canada ne sont pas considérés comme des appareils de ligne et la majorité des exploitants de ces appareils d'aviation générale sont représentés par la COPA. La COPA a été fondée démocratiquement en 1952 et elle est devenue en 33 ans l'association la plus représentative sur le plan national des pilotes et des propriétaires d'avions avec environ 20,000 membres. C'est l'ensemble des membres qui désigne les candidats au comité exécutif qui a son tour élit à bulletins secrets, deux fois par an, le conseil administratif. Le Conseil élit ses agents une fois par an.

C'est avec grand plaisir que la COPA accueille l'initiative de modification de la Loi sur l'aéronautique prise par le ministre des Transports. Cette modification qui correspond à une modernisation et une amélioration des règlements de l'industrie aéronautique du Canada représente un énorme pas en avant. C'est également avec grand plaisir que nous accueillons la création d'un tribunal devant entendre les appels de ces aviateurs qui considèrent inique ou injustifiée la suspension de leur licence. Nous avons noté avec très grand plaisir que le public bénéficiera d'un préavis de 60 jours pour contester toute proposition de changement des règlements et des ordonnances. D'une manière générale, les diverses mesures secondaires proposées par ce projet de loi pour notre approbation et les nouvelles mesures plus importantes ne soulèvent pas d'objection fondamentale de notre part. Cependant, certains points nous inquiètent, et il s'agit des suivants. Je suppose que les députés ont un exemplaire du projet de loi et il n'est donc pas nécessaire que je lise les projets d'articles concernés mais simplement nos commentaires pour gagner du temps.

La COPA préférerait que les diverses responsabilités du ministre soient considérées comme un devoir, et à cet égard nous considérons que le libellé de l'ancien article 3 était supérieur à ce qui est maintenant proposé. La COPA considère

[Texte]

the present wording can lead to government-industry problems in the future. Even today, COPA has difficulty at times convincing Transport Canada officials to heed the recommendations made in the public interest.

**Mr. Ellis:** On a point of order, Mr. Chairman, can I interrupt Mr. Beach? Mr. Chairman, I know the President of COPA has other things he has to do immediately after this meeting. I question that there is anyone in the committee who has not read the next eight pages, and I wonder if Mr. Beach would be prepared to have these recommendations of his appended to the minutes and allow the members of the committee to proceed with questioning the witness to expedite his departure from the committee and save us all time, since we really are quite a bit later.

**The Chairman:** I think that would be acceptable. I know there are some members here because of the previous history of this bill, but . . .

**Mr. Ellis:** The other thing is that, Mr. Chairman, if anyone has not read it, during the questioning of some of the members they will have an opportunity to read it and can then ask questions of Mr. Beach. I expect, Russ, it is going to take you at least 15 to 20 minutes to read all this.

**The Chairman:** If the committee agrees, then we can just attach the brief as an appendix to this day's hearings.

**Mr. Beach:** We would be delighted, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Then we can get into the questioning, which produces more information sometimes in amplification of the brief.

**Mr. Beach:** I think most of what we have in this brief is self-explanatory. There is only one section that we feel is not, partly because we feel so strongly about it but partly because it is so complex, and that is the one regarding medical disclosures. So we would be pleased to have you accept it on that basis, and I appreciate the interest of the member on saving time. We would be glad to answer any questions or become part of any discussion that you would see fit.

**The Chairman:** Do you want to elaborate on the part on medical information on page 5, or again, through questions? Because of the importance of that from your point of view, would you like to amplify the written word?

Yes, Mr. Rompkey.

**Mr. Rompkey:** If we get the first round of questioning, I would be glad to ask that question of the witness so he could indeed elaborate on that particular point, if you so desire, Mr. Chairman. There are a couple of other things, but in the course of my questioning, if you like, we can do that.

[Traduction]

le libellé actuel comme un facteur potentiel de problèmes futurs entre le gouvernement et l'industrie. Aujourd'hui même, il arrive que la COPA ait du mal à convaincre les fonctionnaires de Transports Canada d'adopter des recommandations allant dans le sens de l'intérêt public.

**M. Ellis:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Puis-je interrompre M. Beach? Monsieur le président, je sais que le président de la COPA a d'autres choses à faire immédiatement après cette réunion. Je suis pratiquement convaincu que tous les députés ont lu les huit pages suivantes de cet exposé, et je me demande si M. Beach serait prêt à accepter que ces recommandations soient annexées au compte rendu et qu'il nous permette de passer immédiatement aux questions pour ne pas reporter indûment l'heure de son départ, et de nous permettre ainsi de rattraper le temps précieux que nous avons perdu.

**Le président:** C'est une proposition très acceptable. Je sais que la présence de certains députés s'explique par l'historique de ce projet de loi, mais . . .

**M. Ellis:** En outre, monsieur le président, si un député n'a pas lu ces huit pages, il pourra le faire pendant que les autres députés poseront leurs questions et pourra à son tour poser des questions à M. Beach. Je suppose, Russ, qu'il vous faudrait au moins 15 à 20 minutes pour lire tout cela.

**Le président:** Si vous êtes d'accord, nous pouvons donc annexer ce mémoire au compte rendu de notre séance.

**M. Beach:** Nous en serions enchantés, monsieur le président.

**Le président:** Nous pouvons donc passer immédiatement aux questions qui permettent parfois de dégager beaucoup plus de renseignements qu'une simple lecture du mémoire.

**M. Beach:** Je crois que la majorité de nos commentaires n'ont pas besoin d'explication. Il y a peut-être un article pour lequel nos commentaires ont besoin d'être accompagnés d'explications, en partie parce que cette question est très complexe et en partie parce que nos positions à son sujet sont très arrêtées, et il s'agit de l'article concernant les renseignements médicaux. Donc, à cette exception près, nous serions tout disposés à procéder comme vous l'avez proposé car je comprends très bien les arguments du député. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions et de participer à toute discussion que vous jugerez utile.

**Le président:** Voulez-vous nous donner des explications supplémentaires concernant cette question des renseignements médicaux à la page 5, ou préférez-Vous que nous vous questionnions? Étant donné l'importance de cette question à vos yeux, voudriez-vous ajouter quelque chose?

Oui, monsieur Rompkey.

**M. Rompkey:** Si nous sommes les premiers à avoir la parole, je me ferai un plaisir de poser cette question au témoin afin qu'il puisse compléter ses commentaires au sujet de cette question, si vous le souhaitez, monsieur le président. Je m'intéresse à une ou deux autres choses, mais au cours de mes questions, si vous le voulez, j'aborderai celle-là.

[Text]

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I think you will find that to be the single most important point COPA will make. It will certainly be the subject of discussion that I am involved in.

**The Chairman:** That is what I thought. I know you are very knowledgeable in this because of previous history, but let us get on with it. Following the precedent, which I was not going to follow . . . But with Mr. Rompkey's suggestion of eliciting questions on proposed section 5.5, on medical information, I will throw it open to Mr. Rompkey and then Mr. Ellis.

**Mr. Rompkey:** I would like to give the witness a chance to elaborate on the proposed section concerning the medical situation, but before he does that, I wonder if he could elaborate on proposed section 3.2, on the paragraph on page 2 of the brief "COPA considers that the present wording can lead to government-industry problems in the future". What exactly does he mean by that? Then once he has answered that, could he then go on to elaborate on the medical section of his brief?

**Mr. Beach:** Is this on proposed section 3.2, the duties of the Minister?

**Mr. Rompkey:** That is it.

**Mr. Beach:** The Aeronautics Act does not use the word "may" as the proposed amendment does, and we think this is crucial.

• 1020

We are very enamoured of our present Minister because he is so knowledgeable of the problems and the conditions under which pilots operate. He is the most aeronautically minded Minister in memory. We are also pretty happy about the type of co-operation that we are getting from the departmental executives under the Minister.

It was not always that way. Down through the years, we have had many times when we did not have sympathetic treatment either from the bureaucracy or from the Minister. Many times it was total innocence on the part of the Minister because he did not have any knowledge or experience in aeronautics. That does not mean that it is always going to be that way. I do not mean that there is never going to be a change of government, or that there ever is going to be a change of government one way or the other; but it is quite conceivable that we might have a Minister again similar to the Ministers we have had in the past when, on more than one occasion, we were able to point to the fact that the Minister was, under the act, charged with the responsibility of encouraging, sponsoring and fostering aviation. We think that this change in the wording has weakened that directive on the part of Parliament.

**Mr. Rompkey:** Thank you very much. Could you now go on to your other points? Could you now address the medical section?

**Mr. Beach:** That is on proposed section 5.5. If you have read our notes, rather than re-read them . . . We are very concerned

[Translation]

**M. Ellis:** Monsieur le président, vous constaterez, je crois, que c'est le point le plus important soulevé par le mémoire de la COPA. Il fera assurément l'objet d'une discussion à laquelle je participerai.

**Le président:** C'est bien ce que je pensais. Je sais que de par vos antécédents, vous connaissez très bien cette question, mais allons-y. Compte tenu des circonstances, je n'avais pas l'intention de respecter . . . Mais M. Rompkey ayant indiqué qu'il poserait des questions au sujet de l'article 5.5, concernant les renseignements médicaux, je lui donne la parole puis ce sera le tour de M. Ellis.

**M. Rompkey:** Je donnerai au témoin la possibilité de compléter leur témoignage au sujet de l'article concernant les renseignements médicaux, mais auparavant, j'aimerais qu'il me précise ce qu'il entend lorsqu'il écrit à la page 2 de son mémoire au sujet de l'article 3.2: «La COPA considère le présent libellé comme un facteur potentiel de problèmes futurs entre l'industrie et le gouvernement». Lorsqu'il m'aura répondu, je lui demanderai alors de compléter les commentaires de son mémoire consacrés aux renseignements médicaux.

**M. Beach:** L'article 3.2, les attributions du ministre?

**M. Rompkey:** C'est cela.

**M. Beach:** Contrairement au texte de la proposition d'amendement, le texte de la Loi sur l'aéronautique ne dit pas que le ministre «peut», et la différence est cruciale, à nos yeux.

Nous sommes positivement enchanté de notre ministre actuel car il connaît si bien les problèmes et les conditions de travail des pilotes. C'est le ministre le plus versé dans les questions aéronautiques que nous ayons jamais eu. Nous sommes également très heureux du genre de coopération offerte par les assistants du ministre.

Cela n'a pas toujours été le cas. Il nous est souvent arrivé au cours des années d'être traité avec légèreté par la bureaucratie ou par le ministre. Très souvent ce n'était pas délibéré de la part du ministre mais par faute de connaissance ou d'expérience du domaine aéronautique. Cela ne veut pas dire qu'il en sera toujours ainsi. Je ne veux pas dire qu'il n'y aura jamais changement de gouvernement ou qu'il y aura changement de gouvernement. Il reste qu'il est tout à fait concevable que nous ayons de nouveau un ministre analogue à ceux du passé, auxquels nous avons dû faire remarquer à plusieurs reprises que la loi leur conférait la responsabilité d'encourager, de financer et de favoriser les progrès de l'aéronautique. Nous estimons que ce changement de terme affaiblit la volonté manifestée par le Parlement.

**M. Rompkey:** Merci beaucoup. Pourriez-vous maintenant passer à l'autre question? Pourriez-vous maintenant nous parler de l'article concernant les renseignements médicaux?

**M. Beach:** Il s'agit de l'article 5.5. Si vous avez lu nos commentaires, plutôt que de les relire . . . Nous sommes très

## [Texte]

about this. We reject out of hand any attempt to violate the confidence between pilots and their personal medical physicians. We are not opposing this or objecting to it on the basis of trying to play something close to the vest, or hide something, or be sneaky about something, or to make it possible for dangerous pilots to get into the air. Far be it from that. Our organization is the most safety-minded aviation organization I know of in Canada. The safety information that comes out of COPA, its periodicals and magazines and so on, is probably greater than what comes out of DOT. We are very hyper about safety in the air. But we do not think the changes that have been suggested are going to work.

We think they first of all would make a drastic change in the atmosphere between the pilot community and the departmental people, or the department we are dealing with and operating with. The whole tone of our relationship will change on this, a cloak-and-dagger atmosphere.

Mechanically, we are sure it will not work. I can just picture if I go to my personal physician and he finds that I have a bad case of the 'flu and should not be flying, or that I have cancer and should not be flying. You can imagine him saying to his secretary, Myrt, I have told Mr. Beach that he should not be flying and he has 72 hours to report to DOT. Remind me after 72 hours to call Mr. Beach and find out if he has reported it. If he has not, remind me to call DOT and report it. To tell the truth, I am not sure whether cancer is something that should keep Mr. Beach out of the air. So maybe if I report that to DOT, Mr. Beach would have a very good case to hold me responsible for having robbed him of his livelihood and his investment in his aircraft and all kinds of other things, because as a physician, or optometrist, as is mentioned in the act, I do not have the background and the knowledge and the training of a DOT medical examiner as to what is meaningful in an aviation medical check-up.

## [Traduction]

inquiets. Nous nous opposons fermement à toute tentative de violation du caractère de confidentialité des rapports entre les pilotes et leur médecin. Ce n'est pas parce que nous voulons cacher quoi que ce soit ou parce que nous voulons qu'il soit possible aux pilotes que leur état de santé rend dangereux de voler. Loin de là. De toutes les organisations canadiennes, la nôtre, que je sache, est celle qui accorde le plus d'importance à la sécurité. La somme de renseignements sur la sécurité que publie la COPA, ses périodiques, ses magazines, etc., est probablement supérieure à celle qui est publiée par le ministère. Chez nous, la sécurité dans les airs est presque une obsession. Cependant, nous ne pensons pas que les modifications proposées marcheront.

Nous pensons tout d'abord qu'elles modifieraient de manière spectaculaire le climat existant entre la communauté des pilotes et les fonctionnaires, ou notre ministère de tutelle. Le climat de nos rapports changera du tout au tout pour faire place à une atmosphère de roman policier.

Sur le plan pratique, nous sommes certains que cela ne marchera pas. Je peux m'imaginer consultant mon médecin et ce dernier découvrant que j'ai une mauvaise grippe m'interdisant de voler ou que j'ai un cancer ne me permettant pas de voler. Vous pouvez l'imaginer disant à sa secrétaire: «Myrt, j'ai dit à M. Beach qu'il ne devrait pas voler et qu'il a 72 heures pour le signaler au ministère. Rappelez-moi dans 72 heures d'appeler M. Beach pour voir s'il l'a bien signalé. Dans le cas contraire, rappelez-moi d'appeler le ministère.» À dire la vérité, je ne suis pas certain que le cancer soit une cause interdisant à M. Beach de voler. Il se peut donc que si j'envoie un rapport au ministère, M. Beach ait tout à fait raison de me tenir pour responsable de l'avoir privé de son gagne-pain et de son investissement dans son avion et dans toutes sortes d'autres choses car simple médecin ou simple optométriste, comme le dit la loi, je n'ai ni les compétences ni la formation d'un examinateur médical du ministère des Transports me permettant de déterminer ce qui a vraiment de l'importance dans le dossier médical d'un pilote.

• 1025

We think it is overkill, because Canadian medical discipline is far greater than it is, for example, in the United States, where they have 10 times as many pilots and 10 times as many airplanes. In the United States you do not have to have a medical every year; it is every two years. They have variations in age limits and so on. There is no purpose in going into the details of comparing it, except that by and large the medical discipline in the United States is not as rigorous as it is in Canada.

We can live with what we have. We think it is very thorough and it is very workable and it should be all that is required. This is a discipline that is not foisted on automobile drivers, for example, where there is just as much or a lot more justification in doing it with automobile drivers because of the carnage on the highway, which the government has not yet seen fit to address and which could probably be greatly improved if automobile drivers were subjected to the kind of discipline that pilots are at the present time, under the present legislation.

Nous pensons que c'est aller trop loin car la discipline médicale canadienne est de loin supérieure à ce qu'elle est, par exemple, aux États-Unis où il y a 10 fois plus de pilotes et 10 fois plus d'avions. Aux États-Unis il n'y a pas d'examen médical tous les ans, c'est tous les deux ans. Il y a des variantes au niveau de la limite d'âge, etc. Sans vouloir faire de comparaison détaillée, il suffit que je dise que d'une manière générale la discipline médicale aux États-Unis n'est pas aussi rigoureuse qu'au Canada.

Ce que nous avons suffit amplement. Nous pensons que c'est très complet et très pratique et que nous n'avons pas besoin de plus. Les conducteurs d'automobiles, par exemple, ne sont pas soumis à une telle discipline alors que cela se justifierait encore plus compte tenu du carnage sur nos routes et pourtant le gouvernement n'a pas jugé utile de le faire alors que si les conducteurs d'automobiles étaient soumis au même genre de discipline que les pilotes le sont actuellement dans la loi

## [Text]

One of the things that have really given us a lot of concern was that several months ago a disastrous accident occurred in the Toronto area, and a coroner's inquest was held regarding that accident. We received a copy of the coroner's inquest, his recommendations, and his final decision on what had caused the accident and what should be done about it. We were invited by the coroner to submit our comments to him on our reaction to his report, which we were pleased to do.

I have a copy of that response. I would like to use some of this response that COPA gave to the coroner on his report, because I think it is so pertinent. I think that coroner's report has blown this whole problem out of all proportion on the basis of a lot of misinformation. We are confirmly convinced that the accident that happened in Toronto, dreadful as it was, was not caused by any kind of an incapacity on the part of that pilot. I do not know how that pilot manoeuvred his medicals, and I am not really much interested in it, but I do know that it was not the medical supervisory discipline... the machinery did not break down in the case of that accident.

• 1030

At the coroner's hearing—I have a copy that I will not bother reading to you—it was brought out that information regarding one of the pilots in that airplane did show and was submitted on his pilot's medical and was missed by the medical authorities when they got his medical and assessed him.

I do not give a damn whether you put in this system proposed under the amendment or not. If it is not going to be used, if it is going to be missed, you have not accomplished anything.

That is all that broke down in this particular case. If the information that had been submitted on his medical had not been missed, the Department of Health and Welfare doctors would have recalled that pilot for further examination. Then, with a stress cardiogram or blood tests or whatever was involved, they certainly would have known what that pilot's condition was.

I happen to be an experienced Cheyenne pilot. I flew one for four years, single pilot, and I know that airplane. My co-pilot probably has more Cheyenne time than anybody else in the country; he knows the airplane. We both have agreed on a theory as to the cause of that accident, and it sure does not have anything to do with medical. My co-pilot knew the pilot in question quite well, and knew him as an experienced pilot, but not as an experienced pilot on a Cheyenne.

**The Chairman:** Okay, the coroner's inquest came up with certain facts and made certain findings, Mr. Beach. I do not want to go too much further on this. The time for Mr. Rompkey is over and we want to switch to other questioners.

## [Translation]

actuelle, la sécurité routière serait probablement grandement améliorée.

Un accident désastreux a eu lieu il y a plusieurs mois dans la région de Toronto et l'enquête du coroner nous a vraiment beaucoup donné à réfléchir. Nous avons reçu une copie de cette enquête, des recommandations du coroner, et de sa décision finale quant à la cause de l'accident et quant aux mesures à prendre. Le coroner nous a invité à lui faire part de nos commentaires sur son rapport, ce que nous avons fait avec plaisir.

J'ai une copie de cette réponse. J'aimerais utiliser une partie de notre réponse au rapport du coroner car, à mon avis, c'est très pertinent. Je crois que le coroner, dans son rapport, a exagéré hors de toute proportion ce problème en se fondant sur une quantité de renseignements erronés. Nous sommes fermement convaincus que cet accident à Toronto, aussi terrible qu'il ait été, n'a pas été provoqué par une incapacité quelconque du pilote. Je ne sais pas comment ce pilote a passé ses examens médicaux, et cela ne m'intéresse pas vraiment, mais je sais que la discipline médicale n'est pas en jeu... Elle n'a rien à voir avec cet accident.

A l'audience du coroner—j'ai ici la transcription que je me dispenserai de vous lire—on s'est aperçu que, dans le dossier médical d'un des pilotes, ces informations figuraient bel et bien, mais que les autorités médicales qui l'ont examiné ne les ont pas remarquées.

Peu m'importe que vous adoptiez ou pas ce nouveau système, si on ne s'en sert pas, si on n'y fait pas attention, vous n'aurez rien obtenu.

Dans ce cas particulier, c'est la seule chose qui n'a pas fonctionné. Si les informations contenues dans le dossier médical n'avaient pas été ignorées, les médecins du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social auraient rappelé ce pilote pour de nouveaux examens. Et alors, avec un cardiogramme sous stress, un examen du sang ou tout autre examen jugé nécessaire, la condition du pilote serait certainement apparue.

Il se trouve que je suis un pilote de Cheyenne expérimenté. J'en ai piloté un, seul, pendant quatre ans, et je connais cet appareil. Mon co-pilote a probablement plus de temps de vol à bord d'un Cheyenne que quiconque au pays. Il connaît l'appareil. Nous avons tous les deux une théorie sur la cause de l'accident qui n'a absolument rien à voir avec les problèmes médicaux. Mon co-pilote connaissait bien le pilote concerné, il savait que c'était un pilote expérimenté, mais il n'avait pas d'expérience à bord d'un appareil Cheyenne.

**Le président:** Bon, à l'enquête du coroner certains faits sont apparus, certaines conclusions ont été retenues, monsieur Beach. Il ne faudrait pas nous apesantir sur cette question. Le temps de M. Rompkey est écoulé et je veux donner la parole à d'autres personnes.

**[Texte]**

Just before we switch, because I am interested in everything you have said and in your brief, I would like you to explain on nobody's time, your sentence on page 6:

COPA believes that the intent of this section is now redundant because of the new proposed provisions in the bill.

Yet the first part of your commentary on this section is very definitely opposed to the section that says it should not be there. I do not quite link that up. I am not taking time from anybody on that question. On page 6, your last sentence in commenting on the medical information section. What is your explanation for that? I do not quite understand it.

**Mr. Beach:** I do not either.

**The Chairman:** Mr. Peppler could reply if he wanted to.

**Mr. Beach:** No, it was because, with the new provision for the tribunal, pilots will not feel that they have a necessity to hide anything. They will know that if they are not fairly treated they have some access to justice.

**The Chairman:** So you are directing the attention to the proposed tribunal. That, in effect, supports the argument that you do not need this section. Is that it?

**Mr. Beach:** Exactly. Sorry, I was so dumb on that.

**The Chairman:** No. Mr. Forrestall, do you want a supplementary?

**Mr. Forrestall:** Just a brief supplementary, because perhaps it is important that this stuff flow together, this part of Mr. Beach's evidence.

Could I ask him if he would respond to the findings of the department that in the last eight or nine years there have been six or more general aviation accidents involving the loss of innocent lives attributed in whole or in part to a pilot's sudden incapacitation. The incapacitation resulted, we found in most cases, from a pre-existing medical condition for which the pilot was, unknown to the departmental licensing authorities, receiving other medical treatment. I think, Mr. Beach, this is what concerns us. It is not just the Toronto incident but rather a growing history of similar incidents.

• 1035

**Mr. Beach:** I do not have access to the records of those accidents you speak of. I do have figures. These are statistics from a paper by Dr. Stanley Mohler, Director of Aerospace Medicine, Wright University, Dayton, Ohio. This is an excerpt from a letter from one of our members who is having problems with his licence.

**The Chairman:** I hope you read it very quickly. With respect, is it germane to Mr. Forrestall's question that asks you about the six or eight situations that DOT is aware of, where there were crashes due to health situations of pilots? I mean, I do not really know how Dayton, Ohio, gets into it.

**[Traduction]**

Mais auparavant, tout ce que vous avez dit dans votre mémoire m'intéresse, mais j'aimerais que vous expliquiez votre phrase à la page 6, en dehors du temps de parole des députés:

La COPA estime que les intentions de cet article sont devenues inutiles à cause des nouvelles dispositions prévues par le bill.

Et pourtant, au début de vos observations sur cet article, vous vous opposez absolument à cet article et vous jugez qu'il ne devrait pas exister. Je ne comprends pas très bien le rapport. Je ne prends pas sur le temps de quelqu'un d'autre pour poser cette question. À la page 6, votre dernière phrase dans le chapitre sur l'information médicale. Comment expliquez-vous cela? Je ne comprends pas très bien.

**M. Beach:** Moi non plus.

**Le président:** Si M. Peppler souhaite répondre, il le peut.

**M. Beach:** Non, mais à cause des nouvelles dispositions relatives au tribunal, les pilotes ne se sentiront plus obligés de cacher quoi que ce soit. Ils sauront que s'ils ne sont pas traités avec équité, ils ont un recours.

**Le président:** Vous attirez donc l'attention sur ce nouveau tribunal. Et, par conséquent, cela confirme que cet article n'est pas nécessaire, c'est bien ça?

**M. Beach:** Exactement. Excusez-moi d'avoir été si bête.

**Le président:** Non. Monsieur Forrestall, vous avez une question supplémentaire?

**M. Forrestall:** Très rapidement, parce qu'il vaut peut-être mieux que les observations de M. Beach se suivent logiquement.

J'aimerais savoir ce qu'il pense de la situation suivante: le ministère a découvert que depuis huit ou neuf ans il y a eu six accidents d'aviation générale ou plus qui ont entraîné des pertes de vie innocentes et, dans tous les cas, ces accidents ont été attribués à une incapacité soudaine du pilote. Dans la plupart des cas, il s'agissait d'un état connu du pilote qui était traité par un médecin, à l'insu des autorités du ministère chargées de délivrer les permis. Monsieur Beach, c'est précisément ce qui nous inquiète. Il ne s'agit pas uniquement de l'incident de Toronto, mais d'une série d'incidents comparables, de plus en plus nombreux.

**M. Beach:** Je n'ai pas les dossiers de ces accidents dont vous parlez. Par contre, j'ai des chiffres. Ce sont des statistiques tirées d'un article du Dr Stanley Mohler, directeur de la médecine aérospatiale, University Wright, Dayton, Ohio. C'est un extrait d'une lettre d'un de nos membres qui a des problèmes avec son permis.

**Le président:** J'espère que vous allez la lire très rapidement. Cela dit, êtes-vous sûr que cela a un rapport avec la question de M. Forrestall qui vous a parlé des six ou huit accidents relevés par le ministère des Transports, des appareils qui se sont écrasés parce que leur pilote avait des problèmes de santé? Je ne vois pas très bien le rapport avec Dayton, Ohio.

[Text]

**Mr. Beach:** I do not know of the six he referred to but, in this report—and this is what I was trying to get at—from the years 1960 to 1981, that is 21 years, there were eight pilot incapacitations by heart disease. Now, these are American statistics, involving 10 times the traffic. The chances of this occurring in any flight were 0.0000052; that is, 52 chances in 10 million. Of course airline pilots are different, but how? They start off flying in their teens or early twenties as fit young men, and so did this guy. I will not go on with that.

**The Chairman:** Well, Mr. Forrestall, you may be able to pursue this later. I am going to call Mr. Ellis. Is that a supplementary, Mr. Mantha?

**Mr. Mantha:** Yes. I am sorry I am late. Are you saying if somebody has a heart disease or something, you do not want the doctor to check out if he is all right or if he is not all right, if he is able to fly? Is this what you are getting at? Because we do not understand here.

**Mr. Beach:** Our contention is that pilots are subjected to more investigatory discipline right now than anybody else in the country and are required to have a very thorough medical examination every year.

**Mr. Mantha:** I think you should.

**Mr. Beach:** We do not question that, and we think that it is very thoroughly done and is being done by doctors who are specifically trained for what to look for in assessing a pilot's capacity to be a good, safe pilot physically and mentally.

**The Chairman:** Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask the witness two questions for which a very brief yes or no would suffice. I would then like to walk him through the report other than the medical, because I could spend a great deal of time on the medical.

First of all, in your opinion, on a general basis does this bill not do far more for aviation on the whole and general aviation in particular than has been done for quite some time? The bill that is before us today.

**Mr. Beach:** Yes, we do.

**Mr. Ellis:** Okay. Secondly, just a very general question. In your opinion, are the medical examiners authorized by DOT usually of greater competence or lesser competence than the ordinary physician who deals with people on a regular basis?

• 1040

**Mr. Beach:** As far as competence is concerned, I do not think there would be anything to choose, but the DOT medical examiners do receive special instructions, training and input from DOT regarding their medical examinations, from an aeronautical point of view. A private practitioner does not receive those instructions.

[Translation]

**M. Beach:** Je ne connais pas les six accidents dont il parle, mais dans ce rapport, et c'est ce que j'essayais d'expliquer, entre 1960 et 1981, c'est-à-dire en l'espace de 21 ans, huit pilotes ont subi une attaque cardiaque en vol. Observez que ce sont des statistiques américaines, c'est-à-dire dix fois plus de trafic qu'ici. Ce genre d'accident avait donc, dans cette période, 0,0000052 chance de se produire, c'est-à-dire 52 chances sur 10 millions. Evidemment, la situation des pilotes de ligne est différente, mais de quelle façon? Ils commencent à voler à la fin de leur adolescence ou au début de la vingtaine, ce sont des jeunes hommes en bonne condition physique; celui-là l'était également. Mais je m'en tiendrai là.

**Le président:** Monsieur Forrestall, vous pourrez peut-être y revenir plus tard. Je vais donner la parole à M. Ellis. Monsieur Mantha, c'est une question supplémentaire?

**M. Mantha:** Oui. Veuillez me pardonner, je suis en retard. Voulez-vous dire que vous refusez de voir le médecin examiner un pilote qui a une maladie cardiaque pour déterminer s'il est, oui ou non, en mesure de voler? C'est ce que vous voulez dire? C'est une chose que nous ne comprenons pas.

**M. Beach:** Nous prétendons que les pilotes sont soumis à plus de discipline que quiconque, ils sont tenus de subir un examen médical exhaustif chaque année.

**M. Mantha:** C'est normal.

**M. Beach:** Nous ne contestons pas cela, nous pensons que les choses sont faites de façon très exhaustive, par des médecins qui ont été formés spécialement et qui savent ce qu'il faut chercher pour déterminer si un pilote peut voler en toute sécurité, du point de vue physique et du point de vue mental.

**Le président:** Monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Merci, monsieur le président.

J'ai deux questions à poser au témoin; il pourra y répondre par oui ou par non. Ensuite, j'aimerais passer le rapport en revue avec lui, et sortir du chapitre sur les examens médicaux car nous pourrions passer énormément de temps là-dessus.

Premièrement, à votre avis, est-ce que ce bill ne fait pas plus pour l'aviation d'une façon générale, et pour l'aviation générale en particulier qu'on en a fait depuis très longtemps? Je vous parle du bill que nous avons sous les yeux.

**M. Beach:** Oui, nous le pensons.

**M. Ellis:** D'accord. Deuxièmement, une question très générale. À votre avis, est-ce que les officiers de santé attirés du ministère des Transports sont en général plus compétents ou moins compétents que les médecins ordinaires qui suivent les gens régulièrement?

**M. Beach:** Quant à leur compétence, je ne pense pas qu'on puisse faire de différence, mais les officiers de santé du ministère des Transports reçoivent des instructions spéciales, une formation particulière pour leurs examens médicaux, le tout étant axé sur des considérations aéronautiques. Un

[*Texte*]

**Mr. Ellis:** My point is, every time I had my pilot's medical, I went to my own doctor afterwards to get a checkup, just to be sure. I was never sure they were doing the job as well as they could.

Perhaps we could deal with some of the other points in here. I would like to draw your attention to your brief, page 3, at the bottom, re section 4(b) on insurance. I appreciate what you are trying to say, but how would you suggest the ministry guarantee that at least one party has insurance, because where it can be left either/or, it usually ends up neither.

**Mr. Beach:** If the bill has any clout at all, I do not know why... It seems to me, it is ludicrous to suggest that two people insure the same airplane. You could read it that way. It should not be difficult for the thing to be worded so it does not have to be insured twice.

We are concerned incidentally about what that amount might be. We hear some of the scuttle-butt about the proposed figure, which we think is excessively high. This is a concern we have really with a lot of these changes that are left to the discretion of the departments through regulations later on, as to how far they will go or how they will implement it.

**Mr. Ellis:** Now, I will take you to the next page, the top of page 4. Near the end of that paragraph on zoning, you say "the onus is on the owners of such structures to maintain the present heights". Do you not mean there, "to not exceed". There is nothing that says they have to maintain, but I think you are really saying that they should not exceed the present heights.

**Mr. Beach:** Yes. It may have been a nit-picking thing, but the act says that an object will include things of natural growth—trees. For instance, a tree, and anything that is existing at the passing of the act, stays. It is the same as any zoning legislation. It cannot be made retroactive. So you have a 20-foot tree on the glideslope or zoning of an airport and it does not interfere, but 10 years later it is going to be a 40-foot tree. This does not address the fact that natural growth can become a nonconforming arrangement later on.

**Mr. Ellis:** It can become a hazard, yes. But the point is, you do not want it to exceed...

**Mr. Beach:** Exactly.

**Mr. Ellis:** —the existing height, and that is not what you have said there.

In the next section, you have asked about having these documents mailed to all key aviation associations in Canada. Right now, although you might not have had in the past, do you not have pretty good co-operation and consultation with the department?

**Mr. Beach:** Yes, we do.

[*Traduction*]

médecin qui fait de la médecine privée ne reçoit pas ces instructions.

**M. Ellis:** Personnellement, chaque fois que j'allais passer mon examen médical de pilote, j'allais faire vérifier par mon propre médecin tout de suite après, pour être certain. Je n'étais jamais très sûr qu'ils faisaient ça aussi bien qu'ils auraient dû.

Passons à d'autres questions, j'attire votre attention sur la page 3 de votre mémoire, tout en bas, à propos de l'article 4b) sur l'assurance. Je comprends ce que vous expliquez, mais à votre avis, comment le ministère peut-il obliger un des deux à s'assurer parce que quand on laisse aux gens le choix «et/ou», le plus souvent ce n'est ni l'un ni l'autre.

**M. Beach:** Si le bill a la moindre efficacité, je ne vois pas pourquoi... Je trouve ridicule de supposer que deux personnes doivent assurer le même appareil. Cela pourrait être interprété de cette façon là. Il ne devrait pas être trop difficile de trouver un énoncé qui fasse en sorte que l'appareil ne doive pas être assuré deux fois.

Soit dit en passant, nous nous interrogeons sur la somme de l'assurance. Nous entendons des rumeurs sur la somme qui serait proposée, et elle nous semble parfaitement excessive. D'ailleurs il y a beaucoup de changements qui sont laissés à la discrétion des ministères qui devront plus tard adopter des règlements pour décider jusqu'où il faut aller et comment appliquer ces dispositions: tout cela nous inquiète beaucoup.

**M. Ellis:** Je vous réfère maintenant à la page suivante, en haut de la page 4. Vers la fin de ce paragraphe sur le zonage, vous dites: «c'est aux propriétaires de ces édifices de maintenir les hauteurs actuelles». Est-ce que vous ne voulez pas dire: «de ne pas dépasser». Il n'est pas question de maintenir, en fait, vous voulez que les hauteurs des édifices actuelles ne soient pas dépassées.

**M. Beach:** Oui. Vous penserez peut-être que nous coupons les cheveux en quatre, mais la loi prévoit qu'un objet peut être un objet naturel, par exemple un arbre. Un arbre, tous les édifices qui existent au moment de l'adoption de la loi, tout cela peut rester. C'est une disposition de toutes les législations de zonage. Elles ne peuvent être rétroactives. Vous avez donc un arbre de 20 pieds sous une approche de piste ou sur un terrain zoné aéroport et ce n'est pas un problème. Par contre, 10 ans plus tard, votre arbre aura 40 pieds. Dans ce texte, on n'a pas prévu la croissance de la végétation.

**M. Ellis:** Cela peut devenir un danger, effectivement. Mais le fait est que vous ne voulez pas que cela dépasse...

**M. Beach:** Exactement.

**M. Ellis:** ... la hauteur actuelle, et ce n'est pas ce que vous avez dit ici.

Dans le paragraphe suivant, vous demandez que tous ces documents soient envoyés par la poste à toutes les principales associations d'aviation au Canada. Pour l'instant, même si ça n'a pas été le cas par le passé, n'avez-vous pas d'excellentes relations de coopération et de consultation avec le ministère?

**M. Beach:** Effectivement.

[Text]

**Mr. Ellis:** So you want to be notified in some way, shape or form when there are changes contemplated. That is really what you are looking for.

**Mr. Beach:** Yes, except that there is sometimes a difference of opinion as to what is important and what is not. This sort of gives them that option. They can let you know if they think it is important.

**Mr. Ellis:** I can agree with that.

On to section 5(9). I have a little question about that. I think later today, or later this week, when we get into clause by clause, we will try to clear that matter up for you, because it is a little confusing.

• 1045

**Mr. Chairman,** I would like to just say right now that at the top of page 7 in COPA's presentation, I agree frankly with his request for 60 days. That is something I intend to bring up with the officials. I would like to see that changed for the very reasons he points out there. That is something that I think could be done.

Now, if I could go to the bottom of page 7 and also point out to the president of COPA that I have read those sections and details and, frankly, I am not a lawyer, but I do not know what in hell they are saying. I have read them through and surely there must be some way to use the English language in a way that will make those more understandable. I read them through and so help me I do not know what they say. It is legal gobbledegook and there must surely be some way to change that. We will come to that again a little later.

The last point that Mr. Beach makes on the bottom of page 8—what is your point there with regard to the registered owner? What you are saying sounds like common sense. I am not sure that the bill does not agree with you there. What is it you are trying to say on the bottom of page 8, the general provision?

**Mr. Beach:** The aviation business is kind of weird in the way that airplanes are owned. Sometimes airline pilots are affluent enough to buy one of the airplanes they are flying and lease it to the company they are flying for. So the question of ownership is sometimes kind of foggy. But we think that for the purpose of this, it should be the registered owner; that is, the one the DOT have a record of as being the registered owner, so as to eliminate ambiguity as to whether the actual owner is somebody who just put up the money 2000 miles away. We do not see any reason why it should not be in there and it does make it much clearer, much more definitive.

**Mr. Ellis:** We have a mutual friend just north of where you live who owns a couple of aircraft similar to yours and they are flown all over the place by different pilots and so on. I can see your point. We will have to talk to the officials to see if by putting that one word in there it would not help.

[Translation]

**M. Ellis:** Vous voulez donc être prévenu d'une façon ou d'une autre, lorsqu'on envisage de faire des changements. C'est en fait ce que vous réclamez.

**M. Beach:** Oui, à ce détail près que nous ne sommes pas toujours d'accord sur ce qui est important et sur ce qui ne l'est pas. Cela leur donne une certaine latitude. Ils peuvent nous prévenir s'ils jugent que c'est important.

**M. Ellis:** Je comprends parfaitement.

A propos de l'article 5(9), j'ai une petite question à vous poser. Dans le courant de la journée ou de la semaine, lorsque nous en serons à l'étude article par article, nous essaierons un peu de préciser cela car il y a une certaine confusion.

Monsieur le président, je veux vous prévenir qu'en haut de la page 7 du document de la COPA on réclame un délai de 60 jours et, franchement, je suis tout à fait d'accord. C'est d'ailleurs une chose dont j'ai l'intention de parler aux gens du ministère. J'aimerais que cette disposition soit modifiée, précisément pour les raisons qui sont données ici. À mon avis, cela devrait pouvoir se faire.

Maintenant, je passe au bas de la page 7 et je signale également au président de la COPA que j'ai lu ces articles et ces observations et, franchement, n'étant pas juriste moi-même, je n'ai pas la moindre idée non plus de ce que cela signifie. Je les ai lus attentivement et la langue anglaise doit certainement permettre de dire les choses d'une façon plus compréhensible. Je les ai lus d'un bout à l'autre, et je prends le ciel à témoin que je n'y comprends absolument rien. C'est du charabia juridique, il doit y avoir moyen de changer cela. J'y reviendrai plus tard.

A propos de la dernière observation de M. Beach, en bas de la page 8, qu'est-ce que vous voulez dire au sujet du propriétaire enregistré? Quand vous le dites, cela semble logique, mais je me demande si le bill n'est pas d'accord avec vous sur ce point. Qu'est-ce que vous essayez d'expliquer au bas de la page 8, la disposition générale?

**M. Beach:** Les arrangements de propriété des avions sont parfois assez étranges. Certains pilotes de compagnie sont assez riches pour acheter un des appareils qu'ils pilotent et de le louer à la compagnie pour laquelle ils travaillent. La question de la propriété est donc parfois brumeuse. Mais aux fins de cette disposition, il devrait s'agir du propriétaire enregistré, c'est-à-dire le propriétaire qui est inscrit dans les dossiers du ministère des Transports comme le propriétaire enregistré. Cela éliminerait toute ambiguïté sur le propriétaire véritable, qui parfois peut être une personne à 2000 milles de là qui a fait un simple investissement. Nous ne voyons pas pourquoi cela n'est pas précisé, ce serait beaucoup plus clair et précis.

**M. Ellis:** Nous avons un ami mutuel qui vit un peu au nord de chez vous et qui possède 2 appareils semblables aux vôtres; il y a plusieurs pilotes qui les pilotent un peu partout. Je comprends donc votre observation. Nous reprendrons cette question avec les gens du ministère pour essayer de préciser.

## [Texte]

May I now come back to the medical thing? I was surprised... and as you probably noticed I have asked your general manager to provide me with copies of both that report and your response, and he has agreed to do so. I had not read the report in detail prior to this point in time and you will know that two of the people on that Cheyenne were close friends of mine. The pilot, if indeed he was flying at the time, was one that I have known for many years, although not considered a close friend.

Russ, how the blazes do you get away from people cheating? I mean, what we are trying to do here is to make sure that those six accidents that Mr. Forrestall spoke about do not take place. You know and I know that there are people who cheat. I have a small heart problem. I think it is fairly minor, but it does not let me fly. You had major heart surgery and it overcame a problem you had, and after a good deal of argument you are now flying again. Between you and me, there is a whole gray area of people who cheat. You know they do and I know they do. How the hell do we catch them and stop them? That is really what it is all about. That is what this is trying to do.

**Mr. Beach:** Well, in the first place, the system we have right now stops them.

**Mr. Ellis:** No it does not.

**Mr. Beach:** It does not if it breaks down.

**Mr. Ellis:** How do we stop it from breaking down?

**Mr. Beach:** It broke down in this particular case. And no matter what system you put up, there can be the same human frailties that will let it break down again. If you pass an act that says a doctor must do this and he does not do it, and I have talked to at least a dozen general practitioners who say there is no damned way they would ever do that.

• 1050

I can hardly understand how a doctor, a general practitioner, could bring himself to violate patient-doctor confidentiality, any more than if...

**Mr. Ellis:** But Russ, how the blazes can he turn around and let the man walk out of his office, knowing he is a pilot and knowing he is endangering himself and other people? If the information on Jack had been known and he was not flying, he might well have had a fatal heart attack. But two other fine young people would have been alive today and running a very prosperous business. How do you stop it?

**Mr. Beach:** That is very true; and I do not think you can stop it.

**Mr. Ellis:** But do you not have a little better a chance if the onus is on a doctor—and surely to God it is for the good of his patient—to say, look, you know you should not be flying, and if you continue to I am going to have to report you; the onus is on me legally to report you.

## [Traduction]

Vous me permettez de revenir à la question des examens de santé? J'ai été surpris... vous devez savoir que j'ai demandé à votre gérant général de m'envoyer des exemplaires de ce rapport et de votre réponse; il a accepté de le faire. Je n'avais pas lu le rapport en détail jusqu'à présent, mais vous devez savoir qu'à bord de cet appareil Cheyenne il y avait 2 bons amis à moi. Je connaissais le pilote depuis très longtemps, si c'est vraiment lui qui pilotait au moment de l'accident, mais ce n'était pas un ami intime.

Russ, comment diable peut-on faire pour empêcher les gens de tricher? Après tout, c'est exactement ce que nous essayons de faire pour que ces 6 accidents dont M. Forrestall a parlé ne se reproduisent pas. Vous savez comme moi qu'il y a des gens qui trichent. Personnellement, j'ai un petit problème de cœur. À mon avis, c'est un problème mineur, mais cela m'empêche de voler. Vous avez eu une grosse opération du cœur qui a réglé votre problème et, après une longue campagne de persuasion, vous volez de nouveau. Entre vous et moi, il y a toute une zone grise de gens qui trichent. Vous le savez et je le sais moi-même. Comment diable peut-on faire pour les attraper et les arrêter? En fait, cela se ramène à ça. C'est précisément l'objet de cet article.

**M. Beach:** Pour commencer, le système actuel les attrape déjà.

**M. Ellis:** Non, pas du tout.

**M. Beach:** Il ne fonctionne pas quand il se détraque.

**M. Ellis:** Comment faire pour l'empêcher de se détraquer?

**M. Beach:** Dans ce cas particulier, le système s'est détraqué. Mais peu importe le système que vous adopterez, les faiblesses humaines étant ce qu'elles sont, il se détraquera encore. Si vous adoptez une loi qui oblige un médecin à faire telle chose et qu'il ne la fait pas... et j'ai parlé à au moins une douzaine de généralistes qui m'ont dit que c'était totalement impossible.

J'ai du mal à comprendre comment un médecin, un omnipraticien, pourrait être amené à violer le caractère confidentiel des rapports qu'il entretient avec ses patients, pas plus que si...

**M. Ellis:** Mais Russ, comment diable pourrait-il laisser son patient quitter son cabinet, sachant fort bien qu'il est pilote et que son état de santé est tel qu'il pourrait très bien mettre en danger d'autres personnes ainsi que lui-même? Si l'on avait été au courant de l'état de santé de Jack, et s'il avait arrêté de piloter, il aurait très bien pu avoir une crise cardiaque à un autre moment. Mais deux autres jeunes gens seraient aujourd'hui toujours vivants et prospères. Que faut-il faire pour empêcher ce genre de choses?

**M. Beach:** Vous avez raison, mais je ne pense pas qu'il soit possible d'empêcher cela.

**M. Ellis:** Mais n'aurions-nous pas au moins quelque chance de réussir à empêcher pareille catastrophe si la responsabilité revenait au médecin—et ce serait de toute façon dans l'intérêt de son patient—si le médecin était tenu de dire: écoutez, vous

[Text]

**Mr. Beach:** In the coroner's report they say:

This recommendation was made because evidence was heard during the inquest that some of the medical examination forms on Mr. Austin had not been completed fully and yet no one had picked up the deficiencies in the form when they were forwarded to the Regional Aviation Medical Examiner's office.

How can you cope with that? And Jack, it is pretty hard to interpret statistics or make them relevant, because if only one person in 50,000 dies and you happen to be that one person, it is 100%. In fact, of aviation accidents a very, very small percentage is caused by pilot incapacity, and particularly by any health problem. We could almost eliminate all DOT examinations, all legislation such as we are discussing here; clean it all out and not have it all; and you would not improve the safety record by any more than probably a half or a tenth of 1%. Most of the accidents are caused by weather problems or pilot error.

**Mr. Ellis:** By the same token, Russ—I am sorry, Mr. Chairman, we are going to be very informal here; we have known each other too long—you can almost wipe out any serious problems with aircraft. There are so very few aircraft that fail, with the inspections we have, that the same thing would apply. We both agree it is damn fools who do things they should not be doing, flying into weather they should not fly into, or with the odd drinking problem, which we have now taken care of in legislation, who get us into these difficulties. But we are trying in this legislation to tie down that last little fine, tiny percentage. Because when it does happen, it does two things; it usually is a very serious accident; and it gives general aviation in particular a terrible name.

**Mr. Beach:** We have had enough bitter experiences down through the years from a club-footed approach to pilot's medicals, where pilots have improperly been knocked out of the sky when they should not have been.

**Mr. Ellis:** We hope the tribunal will fix that.

**Mr. Beach:** It might help, yes. Right off the bat, though, the fact that this goes in the front door of the National Health and Welfare doctors who are seconded to DOT means that, bang, he is hit right then. He does not have 30 or 60 days. And I am saying this and laying this on the table because Mr. Ellis, in his question, indicated that he was going to come to these technical points and/or points later on.

[Translation]

ne devriez pas piloter, et si vous n'arrêtez pas, je vais devoir vous signaler aux autorités. C'est la loi qui l'exige.

**M. Beach:** Le rapport du coroner dit, et je cite:

Cette recommandation a été faite, car il a pu être établi dans le cadre de l'enquête que dans le cas de certains examens médicaux subis par M. Austin, les formulaires médicaux n'avaient pas été remplis en entier. Or, personne n'avait décelé ces lacunes lors de l'envoi des formulaires au bureau du responsable régional des examens médicaux dans l'aviation.

Alors, que faire? Et vous savez, Jack, il est assez difficile d'interpréter les statistiques ou de les rendre pertinentes, car si seule une personne sur 50,000 meurt, et s'il se trouve que cette personne, c'est vous, alors le pourcentage est dans votre cas de 100. En fait, ce n'est qu'un très faible pourcentage d'accidents d'avion qui est imputable à une incapacité ou plus particulièrement à un quelconque problème de santé du pilote. Si vous supprimiez tous les examens exigés par le ministère des Transports, toutes les lois semblables à celles dont il est question ici, cela ne changerait pas grand-chose à la sécurité aérienne. Le taux d'accidents ne diminuerait sans doute que d'un demi pour cent, voire d'un dixième de un pour cent. La majorité des accidents sont imputables aux conditions atmosphériques ou à des erreurs commises par le pilote.

**M. Ellis:** De la même façon, Russ... vous m'excuserez, monsieur le président, si mon discours est quelque peu informel, mais nous nous connaissons tous les deux depuis trop longtemps... vous pourriez éliminer tous les problèmes graves qui existent au niveau des appareils eux-mêmes. Avec le système d'inspection qui est en place, il y a si peu d'appareils qui ont des défaillances, que la même chose s'appliquerait. Nous savons tous les deux que ceux qui créent tous ces problèmes et qui nous mettent dans l'embarras sont tous des imbéciles qui font des choses qu'ils ne devraient pas faire, qui quittent le sol lorsque le temps est trop mauvais ou qui boivent un coup un peu trop souvent, mais ce dernier problème est maintenant couvert dans la loi. Ce que nous essayons de faire avec ce projet de loi, c'est d'éliminer le très faible pourcentage restant, car lorsqu'il y a un accident, il est la plupart du temps grave, et il jette le discrédit sur l'aviation en général.

**M. Beach:** Le système tout à fait bancal que nous avons eu jusqu'ici en matière d'examen médicaux pour les pilotes, en vertu duquel certains pilotes se sont vu injustement retirer leur permis, aura déjà suscité suffisamment d'amertume, il me semble.

**M. Ellis:** C'est notre espoir que le tribunal corrigera toutes ces erreurs.

**M. Beach:** Ce serait déjà une bonne chose. Mais il n'en demeure pas moins que dès que le pilote franchit le pas de la porte du cabinet d'un médecin détaché au ministère des Transports par le ministère de la Santé et du Bien-être national, il sera arrêté net, et tout de suite. Il n'aura pas 30 ou 60 jours. Si je parle de cela, c'est parce que lorsque M. Ellis a posé sa question, il a laissé entendre qu'il allait revenir un peu plus tard sur ces questions et autres.

[Texte]

[Traduction]

• 1055

**Mr. Ellis:** With Mr. Sinclair, yes.

**The Chairman:** Mr. Ellis will not be here on Thursday, he has informed me, and certainly the committee wants to get the benefit of his experience on the record of some of those points with Mr. Sinclair here. We are hoping to do that. But anyway, Mr. Cochrane, please.

**Mr. Cochrane:** Thank you, Mr. Chairman.

Obviously, the Canadian Owners and Pilots Association is anxious about the civil aviation tribunal that has been recommended in the legislation. You are pleased with that as a positive step?

**Mr. Beach:** Yes, very much.

**Mr. Cochrane:** You have some concerns that you have outlined on page 6, with regard to the process. I guess I want you to elaborate a bit on those so we could attempt to get an answer from Mr. Sinclair and his other witnesses with regard to exactly how that process will be conducted. I presume the onus you are worried about will be placed upon the person who was suspended to indicate that he should not have been. And what you are asking on page 6 is whether or not the RCMP or the DOT enforcing officer have any obligation to explain why. Is that your basic concern?

**Mr. Beach:** Yes.

**Mr. Cochrane:** I just wanted to make sure that was what you were worried about in that regard.

And one question I guess I asked when we had our first briefing with regard to this is: Does the Canadian Owners and Pilots Association have any mechanism now by which it controls the licensing, or reviews the licensing, of its members?

**Mr. Beach:** No.

**Mr. Cochrane:** None at all. But you are pleased that the government is now getting into an appeal process with regard to this.

**Mr. Beach:** Yes, very much so.

**Mr. Cochrane:** I am pleased about that too. As I mentioned earlier, I am not pleased about the \$800,000-and-some it is going to cost us.

Would the Canadian Owners and Pilots Association be willing to look at a levy? How would they look upon an implementation of an increase in fees by the government to cover some of the costs of administration of this tribunal, since it is basically done to give your members an opportunity to come back and dispute or appeal the decision of the RCMP or the enforcement officer? Would your association be willing to consider a proposal by which they contributed, through an increase in fees or licence fees, to subsidize some of the costs associated with that tribunal?

**M. Ellis:** Avec M. Sinclair, oui.

**Le président:** M. Ellis m'a fait savoir qu'il ne sera pas là jeudi, et je suis certain que le Comité tient à profiter de son expérience et de ce qu'il sait des questions dont il faudra discuter avec M. Sinclair. J'espère que nous pourrions faire cela tout à l'heure. Quoi qu'il en soit, la parole est maintenant à M. Cochrane.

**M. Cochrane:** Merci, monsieur le président.

Les membres de la *Canadian Owners and Pilots Association* doivent être très intéressés par le tribunal de l'aviation civile dont la création est proposée par le projet de loi. J'imagine que vous êtes d'avis qu'il s'agit là d'une mesure positive, n'est-ce pas?

**M. Beach:** Oui. Tout à fait.

**M. Cochrane:** À la page 6 de votre mémoire, vous soulevez certaines questions au sujet du processus. J'aimerais que vous nous fournissiez quelques explications à ce sujet, car cela nous aidera à interroger M. Sinclair et ses collaborateurs au sujet de la façon dont ce processus se déroulera. J'imagine que ce qui vous inquiète, c'est qu'il reviendra à la personne qui a été suspendue de prouver qu'elle n'aurait pas dû l'être. Et la question que vous posez à la page 6 est celle de savoir si l'agent de la GRC ou celui du ministère des Transports sera tenu de fournir une explication ou une justification. Est-ce bien cela qui vous préoccupe?

**M. Beach:** Oui.

**M. Cochrane:** Je voulais tout simplement être sûr d'avoir bien compris ce qui vous inquiétait à ce sujet.

Lors de notre première séance de briefing à ce sujet, l'une des questions que je m'étais posée fut la suivante: la *Canadian Owners and Pilot Association* dispose-t-elle déjà d'un mécanisme grâce auquel elle contrôle ou examine la délivrance de permis à ses membres?

**M. Beach:** Non.

**M. Cochrane:** Vous ne disposez d'aucun mécanisme du genre, mais vous êtes néanmoins heureux de voir que le gouvernement compte instaurer un processus d'appel, n'est-ce pas?

**M. Beach:** Oui, très heureux.

**M. Cochrane:** Moi aussi, j'en suis fort heureux, mais comme je l'ai dit tout à l'heure, les quelque 800,000\$ que cela va nous coûter me font moins sourire.

La *Canadian Owners and Pilots Association* serait-elle prête à appuyer un régime de redevances? De quel oeil verriez-vous une augmentation des frais, imposée par le gouvernement pour récupérer certains des frais généraux de ce tribunal, étant donné que celui-ci aura pour principale raison d'être de donner à vos membres la possibilité de contester une décision de la GRC ou de l'agent du ministère? Votre association serait-elle prête à appuyer une formule en vertu de laquelle elle contribuerait, par une augmentation des droits ou des frais de permis, au paiement des coûts rattachés au tribunal?

[Text]

**Mr. Beach:** No, I do not think we would; and I do not think we should. I think that is a mechanism that should be paid for out of the public purse. I have heard some of these horrendous figures bandied around as to what it is going to cost, and I worry about the idea of setting up a bureaucracy of that kind or one of that cost. I surely question whether it is necessary to do it. I think, when this legislation is first passed, there will probably be a kind of a floodgate situation where there will be a lot of cases that will be picked up. We have had so many cases of over-reaction on the part of DOT, where we had no defence and no means of getting back, other than to come back and say: Oh, shucks, guys, that is not really fair! We had no way of defending ourselves against this. But I choose to believe, once we get an opportunity to stand up and give our side of the problem and force DOT, or whoever is doing it to us, to give their side of it, there will be a hell of a lot less of them. So I do not think we have to provide for a bureaucracy that is going to be able to do that kind of an operation on every cancellation that has ever happened. I do not think there will be as many. I know from personal experience that I have been subjected to of over-reaction on the part of the department. It has been a long, rough road, and a costly one.

**Mr. Cochrane:** I can agree with the fact that the volume will drop once the initial structure is in place, but have you ever seen a bureaucracy that once it is established has recommended its own demise?

**Mr. Beach:** No.

• 1100

**Mr. Cochrane:** I guess I am concerned about the cost. Is there anything that the association could recommend or suggest which would reduce some of the costs of this process which we both agree is necessary and which we both agree will probably become somewhat less necessary in the future?

**Mr. Beach:** We would enthusiastically like to be involved in the regulations set up for installing this system. We could make a lot of suggestions, as we have down through the years. For example, there has been one suggestion on pilots' medical renewals that we have been harping on for 15 years. We have not been able to achieve it, but we are enthusiastic about doing anything we can to get the same service and get it for less money.

**Mr. Cochrane:** Has COPA been involved in the establishment of the tribunal and the creation of a process within it?

**Mr. Beach:** No.

**Mr. Cochrane:** No consultation up until this point. You are willing to give of your expertise but not of your money.

**Mr. Beach:** Very much so.

[Translation]

**M. Beach:** Non, je ne pense pas que nous serions d'accord. Il me semble que cela ne devrait pas nous incomber à nous. Il s'agit selon moi d'un mécanisme qui devrait être payé à même les deniers publics. J'ai entendu parler de certains coûts absolument faramineux, et cela m'inquiète qu'on envisage d'instaurer une administration si coûteuse. Je me demande dans quelle mesure cela est nécessaire. Je m'attends à ce que, dès l'adoption du projet de loi, il y ait un véritable ouragan de demandes de révision des décisions prises par le passé. Il y a eu tellement de cas où le ministère des Transports a réagi avec excès et notre seule défense a été de revenir voir les autorités et de leur dire: Ecoutez, les gars, ce n'est pas vraiment juste! Nous n'avions aucun autre moyen de nous défendre. Mais je crois que lorsque nous aurons la possibilité d'exposer notre version des choses et d'obliger les gens du ministère ou d'ailleurs à expliquer leur point de vue, nous verrons beaucoup moins souvent ce genre de situations. C'est pourquoi je ne pense pas qu'il soit nécessaire de mettre en place toute une administration qui va pouvoir réexaminer tous les retraits de permis décidés par le passé. Je ne pense pas qu'il y en ait autant à l'avenir. J'ai moi-même été victime de certaines réactions excessives du ministère, et je dois dire que la route aura été longue, cahoteuse et coûteuse.

**M. Cochrane:** Je pense moi aussi que le volume de demandes baissera une fois la structure initiale bien ancrée, mais avez-vous déjà vu une administration recommander sa propre mort?

**M. Beach:** Non.

**M. Cochrane:** Ce qui m'inquiète, c'est le coût. L'Association pourrait-elle proposer ou recommander une formule ou un mécanisme qui permettrait de réduire certains coûts du processus qui, nous en convenons tous les deux, est nécessaire et qui deviendra sans doute progressivement moins nécessaire à l'avenir?

**M. Beach:** C'est avec enthousiasme que nous accepterions de participer à l'élaboration des règlements en vertu desquels le système sera instauré. Nous pourrions, comme nous le faisons depuis des années, vous proposer toutes sortes de possibilités. Prenez par exemple le renouvellement des dossiers médicaux des pilotes, qu'on réclame depuis 15 ans. Nous n'avons pas réussi à obtenir ce que nous voulions à ce niveau-là, mais nous sommes prêts à faire n'importe quoi pour obtenir le même service à un coût moindre.

**M. Cochrane:** Votre association a-t-elle participé à des discussions au sujet de la création du tribunal et de la définition des processus qui s'y dérouleront?

**M. Beach:** Non.

**M. Cochrane:** Vous n'avez pas été consultés jusqu'ici. Vous êtes prêts à donner des conseils et à nous faire profiter de votre compétence en la matière, mais vous n'êtes pas prêts à donner de votre argent. C'est bien cela, n'est-ce pas?

**M. Beach:** Tout à fait.

[Texte]

**Mr. Cochrane:** You are a typical Canadian organization, I must say. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman. I want to ask the witnesses about their recommendation regarding section 5.9(1). Mr. Ellis commented that he agreed with you that it should be 60 days. Bearing in mind that COPA represents essentially non-commercial airline pilots and non-commercial owners, for that matter, do you think it is wise that in the case of commercial airlines the notice be extended to 60 days? Or are you primarily concerned about people, as you indicate in your text, who are living in rural areas, who may be involved in one type of activity or other—you mentioned flying in the Arctic, fighting bush fires etc—and therefore, the 30-day notice becomes rather short notice? Do you think it is necessary to extend that notice of suspension, for whatever reason, to 60 days in the case of all pilots? Or would you suggest that it be extended just in the case of those pilots who, for legitimate reasons, because of their geography and the type of flying that they do, simply could not respond adequately within 30 days?

**Mr. Beach:** We do not think so. Maybe 50 days or whatever. You could argue as to where you could cut it off a little more practically, but even with the kind of mail service today . . . I got a letter on May 2 in response to a letter that I wrote within the province on April 2. My correspondent got my letter and replied to it and sent the reply back to me. Within the province it took 30 days to get a reply to a letter.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I agree with the witness' comments on the mail service, but I think there are other means of responding quickly outside of Canada Post. I do not want to advertise for the couriers, but if that is what it takes, then we advertise for the couriers. There are other means of responding more quickly than through the mails.

I really agree that 30 days is not enough in many instances. I think about my own riding or the riding of the member sitting next to me, Mr. Rompkey—Labrador and my riding, the northern part of Newfoundland. Pilots would be engaged in the kind of rural and remote activities that you talk about; 30 days would simply not be enough. It would take a two-day drive to get to a courier if you wanted to use courier service.

I am wondering whether or not, if an amendment were moved, it would be wise to say a straight 60 days in the case of all suspensions and whether or not we could in this committee support an amendment that would look after your concerns and, in particular, look after your clientele, the kind of people you are talking about, non-commercial airline pilots and aircraft.

I do not know, sir, though, in the case of commercial airlines, when the Minister feels that he has a valid reason to suspend a licence, that it would be wise or useful to have any

[Traduction]

**M. Cochrane:** Je dois dire que vous êtes une association typiquement canadienne. Merci.

**Le président:** Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions aux témoins au sujet de leur recommandation concernant l'alinéa 5.9(1). M. Ellis a dit qu'il pensait comme vous que la période devrait être de 60 jours. Étant donné que votre association représente surtout des pilotes non commerciaux et des propriétaires d'appareils non commerciaux, pensez-vous qu'il soit sage, dans le cas des compagnies commerciales, de porter à 60 jours le délai en ce qui concerne l'avis? Ou bien vous intéressez-vous surtout, comme vous le dites dans votre mémoire, aux pilotes qui vivent dans les régions rurales, qui participent à certaines activités bien précises. Vous avez notamment parlé de vols effectués dans L'Arctique et d'opérations de lutte contre les feux de forêt, etc.—et pour qui le préavis de 30 jours serait plutôt court? Pensez-vous qu'il soit nécessaire de porter à 60 jours, pour tous les pilotes, ce préavis de suspension, quel qu'en soit le motif? Ou bien pensez-vous que ce délai ne devrait être prolongé que dans le cas de pilotes qui, pour des raisons tout à fait légitimes—du fait par exemple, de facteurs géographiques ou du genre de trajets qu'ils assurent—seraient dans l'impossibilité de s'y conformer dans un délai de 30 jours?

**M. Beach:** Non. Nous opterions plutôt pour 50 jours, ou quelque chose du genre. L'on pourrait discuter longuement du délai qui serait le plus pratique, mais même avec le service postal tel qu'il existe aujourd'hui . . . le 2 mai, je recevais par la poste la réponse à une lettre que j'avais postée, dans la même province, le 2 avril. Il aura fallu 30 jours pour que la réponse de mon correspondant me parvienne.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je suis du même avis que le témoin en ce qui concerne les postes, mais je pense qu'il existe d'autres services. Je ne voudrais pas faire de la publicité pour les services parallèles de messagerie, mais si c'est cela qu'il faut, alors tant pis. Il existe des services plus rapides que celui des postes.

Je suis moi aussi convaincu que dans certains cas, 30 jours ne suffiront pas. Je songe tout particulièrement à ma circonscription, dans le nord de Terre-Neuve, et à celle du collègue assis à côté de moi, M. Rompkey, au Labrador. Dans le cas de pilotes travaillant dans des régions rurales ou isolées ou qui s'adonnent à certaines des activités dont vous avez fait état, 30 jours ne suffiraient tout simplement pas. Dans certaines régions, le pilote qui voudrait utiliser un service de messagerie, aurait à faire un trajet de deux jours en voiture.

Je me demande s'il serait sage de fixer 60 jours pour toutes les suspensions, quelles qu'elles soient, ou bien si le Comité ne pourrait pas envisager un amendement qui réglerait les problèmes que vous avez soulevés et qui tiendrait compte des caractéristiques particulières à votre clientèle, qui est composée de pilotes non commerciaux et de propriétaires d'avions non commerciaux.

Quant aux compagnies aériennes commerciales, dans les cas où le ministre aurait de bonnes raisons de suspendre un permis, je me demande dans quelle mesure il serait sage de prévoir un

## [Text]

more than 30 days before that suspension comes into effect. If we are talking about a pilot and a commercial airline where a lot of peoples lives, health or safety are potentially at stake, I do not know that you want to give any more than 30 days. But in the case of smaller aircraft, non-commercial airlines, I would definitely support an amendment that would read 60 days. I just wanted your views on the notion of splitting paragraph (9) to indicate 30 days in the case of commercial airlines and 60 days in the case of the kinds of people your association represents.

• 1105

**Mr. Beach:** Experience might be a better way of monitoring it to see how it comes out. I understand your point completely, but it is also conceivable that a situation with a private pilot could be more critical than a situation with an airline pilot, or vice versa.

**Mr. Tobin:** In that case you have just made an argument against your own proposed amendment.

**Mr. Beach:** No. We think lots of cases could be dealt with in 30 days, but a lot could not. If you have a figure in there, that is what you are going by. I think a lot of them, even with it going to 60 days, could be handled in 30 days. There would not be any law against it.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, members of the committee, and gentlemen, first I would like to apologize for my lateness.

**The Chairman:** Do not bring that up. I will replay my speech. Let us just keep moving on here at the moment. But I must say, Mr. Angus, you had an apology; Mr. Tobin had an apology. I know Mr. Tobin was not due to come here... I must say I did think you were supposed to be here, so in that sense I am more irritated. But I am letting the world know now that for the meetings on Thursday and Tuesday, when we hope to wrap this committee up in clause-by-clause consideration, we are not waiting for opposition members to appear. I am going to make sure as much as I can that at least eight members will be here, which is a quorum; and a quorum with or without opposition can proceed. So we will not have the embarrassment and the insult to witnesses we had today for three-quarters of an hour—which, frankly, was the first time it has occurred; but still that does not excuse it. So your apology is noted.

**Mr. Angus:** Les Benjamin being in Holland...

**The Chairman:** Mr. Benjamin would not have liked it.

**Mr. Tobin:** A point of order, Mr. Chairman. I just want to make crystal clear that I have apologized to the witnesses. I am sorry this has happened. I am glad you pointed out this is the first time it has happened. Perhaps you might point out to the witnesses that there are 25 committees; there are 40

## [Translation]

délai de préavis supérieur à 30 jours. Pour les pilotes et les lignes commerciales, où la vie, la santé ou la sécurité d'un nombre important de personnes peuvent être mises en danger, je ne sais s'il serait bon de prévoir une période supérieure à 30 jours. Mais dans le cas des petits appareils et des lignes non commerciales, j'appuierais un amendement qui prescrirait, pour cette catégorie, un délai de 60 jours. Que diriez-vous si l'on divisait le paragraphe 9 de façon à prévoir un délai de 30 jours pour les lignes commerciales et un délai de 60 jours pour les gens que représente votre association?

**M. Beach:** Il serait à mon avis préférable d'attendre de voir ce que cela donne. Je comprends parfaitement vos intentions, mais dans certains cas, la situation pourrait être plus critique avec un pilote privé qu'avec un pilote commercial, et vice versa.

**M. Tobin:** Vous venez de dire quelque chose qui va directement à l'encontre de l'amendement que vous avez vous-même proposé.

**M. Beach:** Non. Nous pensons qu'un grand nombre de cas pourraient très bien s'accomoder du délai de préavis de 30 jours, mais qu'un grand nombre d'autres cas ne le pourraient pas. Dès que vous fixez un chiffre, vous y êtes tenu. Même si le délai était porté à 60 jours, je demeure convaincu qu'un grand nombre de cas s'accommoderaient parfaitement d'un délai de 30 jours. Ça ne serait pas interdit par la loi.

**M. Angus:** Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, messieurs les témoins, j'aimerais tout d'abord m'excuser de mon retard.

**Le président:** Ne revenons pas là-dessus. Je vous ferai réécouter mon discours. Poursuivons donc notre travail, si vous le voulez bien... je soulignerai cependant que M. Angus s'est excusé, que M. Tobin s'est lui aussi excusé. Je sais qu'il n'avait pas été prévu que M. Tobin vienne à la réunion... mais je savais que vous, vous deviez être ici, et je vous en veux donc un peu plus. Je profite de l'occasion pour annoncer à tous ceux qui veulent bien m'entendre que nous n'attendrons pas l'arrivée des députés de l'Opposition pour commencer nos réunions de jeudi et de mardi, au cours desquelles il est prévu que nous examinons le projet de loi article par article. Je ferai tout mon possible pour qu'il y ait au moins 8 membres du Comité dans la salle, ce qui nous donnerait le quorum. Et si nous avons le quorum, que l'Opposition soit ou non représentée, nous pouvons siéger. Ce matin, nous avons dû attendre pendant 3 quarts d'heure, ce qui nous a beaucoup ennuyés et ce qui a certainement insulté les témoins, c'était la première fois, j'en conviens, mais cela n'excuse rien, et je ne permettrai pas que cela se reproduise. Quoi qu'il en soit, j'accepte vos excuses.

**M. Angus:** Les Benjamin étant en Hollande...

**Le président:** Cela n'aurait pas plu à M. Benjamin.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je tiens à ce qu'il soit absolument clair que je me suis excusé auprès des témoins. Je regrette que les choses se soient passées ainsi. Cela m'a cependant fait plaisir de vous entendre dire que c'est la première fois que cela se produit. Vous devriez peut-

*[Texte]*

members of the opposition; this member, for one, sits at a scheduled committee hearing of another committee in almost the same block as this one. It was not an insult to the committee. It is unfortunate, and we apologize for it, but it certainly was not a deliberate insult. Anybody who would suggest that it is knows better, or should know better. I will accept your apology, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Tobin, let us not get off on one of those rabbit tracks, because I do not like to trail through rabbit tracks. I go after elephants, not some of the smaller furry creatures. As far as I am concerned, it is an insult when witnesses come to a Transport committee, or any committee of the House of Commons, and they are held up for three-quarters of an hour, sitting around twiddling their thumbs. Regardless of the reasons or the exculpatory statements, it is an insult. It reflects poorly on Members of Parliament, no matter how busy they are. So let us not get back on that thing.

Mr. Angus, your apology is noted.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I will not pursue that any more.

Gentlemen, I have a few questions for you. In your brief on page 3 you make reference to liability for payment of charges. In the briefing we received from the officials of the ministry, they indicated the reason for that was to be able to locate the user of the plane. I can understand your comments about its being unfair for an owner of a plane to know what the person who is on a five-year lease is doing 2,000 miles away. Can you suggest an alternate mechanism that would meet the purpose of the amendment, which is to facilitate going after the individual who did not pay a bill? Can you suggest an alternative mechanism?

• 1110

**Mr. Beach:** We thought the tribunal should be the method of where the owner is contending the validity of the charge.

**Mr. Angus:** But you are saying, though, that you do not want the owner even to be considered on this one.

**Mr. Beach:** No, we think it should be the operator. That covers hundreds of cases of leased aircraft, for example, where the owner is not the operator but the operator is the one who is accumulating the charges. There is a structure already set up in air regulations or whatever whereby, if you lease an aircraft for a dry lease, you are required to advise DOT that you have leased it and to whom you have leased it. Sometimes that machinery does not work as fast as it should. We have leased an aircraft to another company and found that for a long time afterwards landing fees kept coming in to us that were accumulated by the other person. But that should not be our responsibility.

**Mr. Angus:** Is that notification to the ministry, in effect, a sub-registering of that plane in their name for the specific period of time?

*[Traduction]*

être signaler aux témoins qu'il y a 25 comités, et qu'il n'y a que 40 députés de l'Opposition. Je suis membre d'un Comité qui a choisi les mêmes blocs horaires que celui-ci, à peu de choses près. Mon retard n'avait pas pour objet d'insulter le Comité. Ce qui s'est passé est fort malheureux, et nous nous excusons. Mais si nous avons insulté quelqu'un, là n'était pas notre intention. Quiconque prétendrait le contraire mentirait. J'accepterai vos excuses, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Tobin, ne nous écartons pas sur une piste de lapins. Moi, je préfère chasser l'éléphant. Ces autres petites créatures ne m'intéressent pas. En ce qui me concerne, c'est une insulte aux témoins du Comité des Transports ou de n'importe quel autre Comité, de les faire attendre et se tourner les pouces pendant 3 quarts d'heure. Quelles qu'en soient les raisons et quoi que vous disiez pour vous disculper, c'est une insulte. Cela donne une bien piètre image des députés, peu importe leur charge de travail. Alors ne revenons pas là-dessus.

Monsieur Angus, j'ai bien pris note de vos excuses.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Je ne reviendrai plus là-dessus.

Messieurs, j'aimerais vous poser quelques questions. À la page 3 de votre mémoire, vous parlez de la responsabilité en ce qui concerne les redevances à payer. Lors de la séance de briefing que nous avons eue avec les responsables du ministère, ils nous ont expliqué que le but visé était de pouvoir retrouver l'utilisateur de l'avion. Je comprends ce que vous avez dit au sujet du fait qu'il est injuste de demander au propriétaire d'un avion de savoir ce qu'en fait un pilote qui l'a loué pour une période de 5 ans et qui se trouve à 2000 milles de là. Pourriez-vous nous proposer un mécanisme de rechange qui permettrait d'accomplir l'objet de cette modification, à savoir de retrouver ceux qui ne paient pas leurs redevances? Auriez-vous une autre formule à nous proposer?

**M. Beach:** Nous avons l'impression que c'est au tribunal que devraient s'adresser les propriétaires qui contestent la validité d'une redevance.

**M. Angus:** Mais vous dites qu'ici il ne faudrait même pas tenir compte du propriétaire.

**M. Beach:** C'est exact. Nous pensons que cela ne devrait s'appliquer qu'à l'utilisateur. Il y a des centaines d'avions loués dont le propriétaire n'est pas l'utilisateur, mais dont c'est l'utilisateur qui accumule les redevances. Les règlements prévoient déjà que si vous donnez un appareil en location coque nue, vous êtes tenu de faire savoir au ministère des Transports que vous l'avez loué et à qui. Mais le mécanisme déjà en place ne fonctionne pas toujours aussi vite qu'il le devrait. Il nous est déjà arrivé de louer un appareil à une autre compagnie et de continuer à recevoir longtemps après des notes de frais d'atterrissage accumulés par le pilote précédent. Mais cela ne devrait pas nous revenir à nous.

**M. Angus:** L'avis donné au ministère est-il en fait une demande de sous-immatriculation de l'avion au nom de quelqu'un d'autre pour une période donnée.

[Text]

**Mr. Beach:** I believe so, because the name eventually changes in the aircraft registry . . .

**Mr. Angus:** To that of the . . .

**Mr. Beach:** To that of the lessee, yes.

**Mr. Angus:** Okay. What about the short rentals as opposed to leasing? Do you have any problems with this proposal for whether it is an hour rental or a week rental?

**Mr. Beach:** No, I really do not. The machinery is so cumbersome that I do not think it can react fast enough for short-term things.

**Mr. Angus:** So are you saying, though, that your association believes that clause is appropriate for short-term rentals but not for long-term leases?

**Mr. Beach:** Oh no, I do not think it should apply. I think the operator is the one who should be responsible. It may take longer to catch up with that, but I do not think the government can expect to be in the business of providing and selling services—and that is what they are doing when they are providing services and collecting user charges or landing fees or whatever—without running into the same kinds of problems that any businessman does when he is doing business. He has all kinds of problems with collecting accounts he would like to be shed of, but he does not have any perfect way of collecting them.

**Mr. Angus:** But one of the difficulties—and I think you will agree with me—is that you are in effect dealing with a third-party situation, where the owner of the plane on a short-term rental is clearly identifiable. I assume that when somebody comes into a small airport and is marked down for the landing fee, part of that information is the registration number of the plane, and that may or may not provide the full information to find them again. So the only recourse the government or their agents have is to go back to the owner.

You do not have to answer now, but there may be another mechanism to deal with the short-term leases in order to ensure that landing fees and other such fees are paid by those who are using rental equipment.

**Mr. Beach:** We would certainly be glad to discuss it further and we look forward to an opportunity to discussing a whole lot of these things with the department. There seem to be too many meetings and not enough days to have had the kind of contacts we would like to have had. This amendment has been in the process of being developed over a period of several years, but we have not had the copy to know what actually happened to it until the most recent two or three weeks.

**Mr. Angus:** You are no different from the rest of us, then.

[Translation]

**M. Beach:** Il me semble que oui, car le nom est éventuellement changé dans le registre.

**M. Angus:** Et remplacé par celui . . .

**M. Beach:** Par celui de preneur.

**M. Angus:** Très bien. Et qu'en est-il des locations à court terme par opposition aux locations à long terme? Pour ce qui est de cette proposition, la situation est-elle selon vous différente s'il s'agit d'une location d'une heure ou d'une location d'une semaine?

**M. Beach:** Non, pas vraiment. Tout le système est déjà si lourd que je ne pense pas qu'il soit en mesure de réagir suffisamment vite pour les situations à court terme.

**M. Angus:** Ce que vous dites, cependant, c'est que votre association est d'avis que cet article est approprié pour les locations à court terme mais pas pour les locations ou les baux à long terme. C'est bien cela, n'est-ce pas?

**M. Beach:** Non, je ne pense pas que cela doive s'appliquer. Selon moi, c'est l'utilisateur qui devrait être tenu responsable. Ca vous demandera peut-être plus de temps, mais le gouvernement ne peut pas prétendre vendre des services—et c'est précisément ce qu'il fait lorsqu'il assure des services et qu'il prélève des frais d'utilisateur ou des droits d'atterrissage ou autres—sans courir le risque de se trouver confronté aux problèmes que connaît l'homme d'affaires. Celui-ci va avoir du mal à faire payer certains clients, mais il n'existe pas de solution miracle.

**M. Angus:** Mais l'un des problèmes—je pense que vous serez d'accord avec moi—c'est qu'il s'agit en fait d'une situation de tierce personne où il est très facile d'identifier le propriétaire d'un avion loué pour une période très courte. Je suppose que lorsqu'un avion atterrit dans un petit aéroport et qu'il est inscrit dans la liste des avions pour lesquels les frais d'atterrissage doivent être payés, son numéro d'immatriculation doit figurer au nombre des renseignements qu'on demande. Mais ce numéro ne suffira peut-être pas dans tous les cas pour retrouver le pilote. Le seul recours pour le gouvernement ou pour ses agents, c'est donc de remonter jusqu'au propriétaire.

Je ne vous demande pas de répondre tout de suite, mais il y a peut-être un autre mécanisme applicable aux locations à court terme, qui permettrait d'exiger de ceux qui utilisent les appareils loués, le paiement des frais d'atterrissage et autres.

**M. Beach:** Nous serions heureux d'en discuter davantage et c'est avec plaisir que nous entrevoyons la possibilité de discuter de toutes sortes d'autres choses avec le ministère. Il semblerait qu'il y ait trop de réunions et pas assez de jours pour établir le genre de contacts que nous aimerions avoir. Les juristes travaillent à cette modification depuis de nombreuses années, mais ce n'est qu'il y a deux ou trois semaines que nous en avons obtenu le texte le plus récent.

**M. Angus:** Dans ce cas, vous êtes dans la même situation que nous tous.

[Texte]

[Traduction]

• 1115

Another question, Mr. Chairman, if I may. I do not know how much time you have given me.

**The Chairman:** This will be your last question.

**Mr. Angus:** Okay.

**The Chairman:** But I am interested in that last exchange, though, which everyone says is brand new. Mr. Beach, you said there was not that much time, but is there really very much in the bill here that was not there before in the previous bill we had before this committee and which almost passed the committee, except that we were in another Parliament and the bells rang in this room and we all went to vote? Is there anything fundamental that is different? Do not try to smoke up the issue with a lot of things that caught you by surprise, because I have seen this bill before the Transport committee on two previous occasions. And this is one reason why some members, quite understandably, feel that a lot of the stuff has been discussed and is the rationalization for members not attending. We are now in a position where we need bodies to get the thing through. So I would just like you to clarify it. There is not anything, fundamentally, that surprised you in this bill that was not there in the previous bill, in that last exchange you had with Mr. Angus on this, is there?

**Mr. Beach:** Yes, the medical did. The tribunal was new.

**The Chairman:** No. No. Okay, I will not argue then. There was a section on the medical, but this was more of a compromise, as I remember it, than the previous section which was even worse than the doctor confidential relationship. Is that not correct?

**Mr. Beach:** I do not know. Maybe that is why I had a heart attack. I would not have . . . I do not remember.

**Some hon. members:** Oh, oh!

**The Chairman:** Okay, Mr. Angus. Sorry.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Paragraph 4(b), regarding the insurance, you indicated that both the owner and the operator should not be required to have liability insurance. And at the outset, while I can understand the rationale that it should be one or the other but not both, what if you have a situation where there is proven to be a mixture of responsibility, that on one hand there may be negligence caused by the pilot and on the other hand there may be negligence caused by malfunctioning of the aircraft? Surely if it is pilot error, then there is no moral justification for putting the liability on the owner's shoulders. However, if there is a failure of the equipment, which by law they are required to maintain and it is proven as such, then clearly it should be the responsibility of the owner, as opposed to the operator who has no involvement whatsoever in the maintenance of that craft. Would you care to comment on that sort of analysis?

Monsieur le président, permettez-moi de poser une autre question. Je ne sais combien de temps vous m'avez accordé.

**Le président:** Ce sera votre dernière question.

**M. Angus:** Très bien.

**Le président:** Je tiens cependant à dire que j'ai été très intéressé par cet échange que nous venons d'entendre et qui portait sur des points dont tout le monde prétend qu'ils sont nouveaux. M. Beach, vous avez dit qu'on n'avait pas prévu beaucoup de temps, mais ce projet de loi contient-il vraiment beaucoup de choses qui n'avaient pas figuré dans son prédécesseur, que le Comité a examiné lors de la dernière législature et qui aurait été adopté, si les cloches nous convoquant à un vote ne s'étaient pas mises à sonner? Y a-t-il vraiment des différences fondamentales entre les deux? N'essayez pas de faire mousser l'effet de surprise qu'aura eu sur vous ce projet de loi, car cela fait déjà deux fois que nous l'examinons en Comité. C'est là l'une des raisons pour lesquelles les députés pensent, à juste titre, que la plupart des questions ont déjà été épluchées, ce qui expliquerait leur absence. Nous nous retrouvons ainsi dans une situation où il nous faut remplir les sièges pour pouvoir adopter le projet de loi. C'est pourquoi je vous pose la question suivante: Ce projet de loi ne contient rien qui vous ait vraiment étonné, qui ne figurât pas dans son prédécesseur, n'est-ce pas?

**M. Beach:** La question médicale y figurait, mais l'idée du tribunal est tout à fait nouvelle.

**Le président:** Non. Pas du tout. Mais je ne me batterai pas avec vous. L'autre projet de loi contenait en effet un article qui traitait de la question médicale, mais il me semble que ce que nous proposons ici est davantage un compromis. La première formule était bien pire que la nouvelle qui ne porte que sur le caractère confidentiel des rapports médecin-patient. C'est bien cela, n'est-ce pas?

**M. Beach:** Je ne sais pas. C'est peut-être pour cette raison que j'ai fait une crise cardiaque. Il faudrait que je . . . Je ne m'en souviens plus.

**Des voix:** Oh!

**Le président:** Très bien, monsieur Angus. Je m'excuse.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. En ce qui concerne les assurances dont fait état l'alinéa b) de l'article 4, vous avez dit que les propriétaires et les utilisateurs ne devraient pas être tenus de contracter une assurance-responsabilité. Je comprends pourquoi vous dites qu'il n'est pas logique que les deux soient tenus de contracter pareille assurance, mais que se passerait-il dans une situation où la responsabilité est partagée, où le pilote a peut-être été négligent, et où l'appareil a peut-être été défectueux à cause de la négligence du propriétaire. Dans le cas où l'erreur revient au pilote, il ne serait pas juste, sur le plan moral, de faire endosser la responsabilité au propriétaire. Cependant, si le matériel est défectueux, matériel que le propriétaire est requis par la loi de maintenir en bon état de fonctionnement, alors la responsabilité devrait revenir au propriétaire plutôt qu'à l'utilisateur, qui n'est nullement responsable de l'entretien de l'appareil. Qu'en dites-vous?

[Text]

**Mr. Beach:** I guess all leases—at least there are a large variety of leases. But normally, if you try to lease an airplane, you are responsible for the maintenance and operation of the aircraft and therefore you would be liable for whatever, whether you owned it or not. As a matter of fact, I do not see how there can be any division between the . . . I cannot see the need. If there is that kind of problem, it could be covered if that wording were “either/or”, so that if there was a specific situation or condition that one should be responsible for one thing or the other, well it could be insured by either the owner or the operator. It is just that we think it is confusing the way it is worded. We are not really contesting the purpose of having something in there. We are just contesting the fact that it is just not practical or realistic to say that they both do.

**Mr. Angus:** But again, I guess we are differentiating between leasing of aircraft on a long-term basis, which clearly usually requires in the lease . . . I would assume the person who is leasing it performs such maintenance as required to meet the appropriate laws of this country, as opposed to rental. And I guess under this, if I read it correctly, that somebody who rents an airplane for an hour would now have to take out some kind of liability insurance. I do not expect you to answer that one, actually. Just . . .

**Mr. Beach:** Well, in most cases of rental, places where you can rent aircraft, the operator or the owner keeps the aircraft covered for liability insurance.

• 1120

**Mr. Angus:** But under this clause, though, if I am correct in my interpretation, you would now . . . I am getting some head shaking from the back, so there must be something in there that may eliminate that necessity. But it is obviously, I think, something we have to take a look at. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you.

Gentlemen, the witnesses have been before us for an hour and twenty minutes. I would like to do something perhaps a little unusual. If there are no more questions to them directly on their brief, I would thank them very much for their submission and just proceed with no further ado to call Mr. Sinclair and his officials so that members can go into some of the details of the brief. I will again mention, as I mentioned earlier, that because Mr. Ellis will not be with us this coming Thursday, and he does have a very comprehensive knowledge of this bill, I think it would be very good for the record and for the committee to have his views and/or perhaps Mr. Sinclair's responses, some of which are related to the brief of COPA today, and other matters, too.

So if there are no further direct questioners on the COPA brief, I want to thank you very much, Mr. Beach and Mr. Pepler, for appearing. We will certainly consider the points you made, and they will be debated in these next few days when we start to consider the bill clause by clause.

[Translation]

**M. Beach:** J'imagine que tous les baux ou contrats de location . . . il y en a de toutes les sortes. Mais en règle générale, si vous essayez de louer un appareil, vous en êtes responsable de l'entretien et de l'utilisation. Dès que vous utilisez un appareil, vous êtes responsable de tout ce qui arrive, que vous en soyez ou non le propriétaire. D'ailleurs, je ne vois pas comment l'on pourrait établir une division entre . . . Je n'en vois pas le besoin. Pour couvrir les situations du genre dont vous venez de parler, il me semble qu'il suffirait d'ajouter dans le libellé de cet article le mot «ou». Ainsi, dans certaines situations ou dans certaines conditions, l'un ou l'autre serait responsable. Et l'assurance pourrait être contractée soit par le propriétaire soit par l'utilisateur. Le libellé actuel n'est pas clair selon moi. Mais nous n'en contestons pas l'objet. Tout simplement, il n'est selon nous ni pratique ni réaliste de dire que les deux doivent prendre cette assurance.

**M. Angus:** Mais nous établissons une distinction entre les baux à long terme, qui exigent . . . Je suppose que celui qui loue un avion à long terme doit s'engager à faire les travaux d'entretien requis par les lois du pays, ce qui ne doit pas être le cas pour les locations à court terme. Si je comprends bien le libellé de cet article, quiconque loue un avion pour une heure serait tenu de contracter une assurance-responsabilité. Je ne m'attendais pas vraiment à ce que vous répondiez. Tout simplement . . .

**M. Beach:** Dans la plupart des cas, là où vous pouvez aller louer l'appareil, l'entrepreneur ou le propriétaire aura pris une assurance-responsabilité pour l'ensemble de ses appareils.

**M. Angus:** Mais en vertu de cet article, cependant, si je ne m'abuse, nous aurions maintenant . . . Je vois des gens à l'arrière qui ne sont pas d'accord; il doit donc y avoir quelque chose dans le projet de loi qui soit susceptible d'éliminer cette nécessité. Mais il est évident, à mon avis, que nous devons y jeter un coup d'oeil. Je vous remercie, monsieur le Président.

**Le président:** Je vous remercie.

Messieurs, les témoins répondent à nos questions depuis une heure et vingt minutes. Je voudrais donc faire une chose plutôt inusitée. Si vous n'avez plus de questions à leur poser au sujet du mémoire, je les remercierai de nous l'avoir présenté et nous interrogerons sans plus tarder M. Sinclair et les fonctionnaires de son ministère, ce qui permettra aux députés d'aborder directement certains détails du mémoire. Je répète qu'étant donné que M. Ellis ne sera pas là jeudi prochain, lui qui connaît les moindres méandres de ce projet de loi, il serait très utile pour le comité et dans l'intérêt du compte rendu de ses délibérations qu'il nous donne son opinion et que M. Sinclair réponde à nos questions, dont certaines portent sur le mémoire présenté par la COPA.

Par conséquent, si personne n'a d'autres questions à poser sur le mémoire de la COPA, je tiens à remercier beaucoup M. Beach et M. Pepler d'avoir comparu devant nous. Nous allons certainement étudier les points de vue que vous avez fait valoir et nous en discuterons dans les quelques jours qui viennent lorsque nous commencerons l'examen article par article du projet de loi.

## [Texte]

So Mr. Sinclair, if you could take the stand, please, with whomever you want, we will proceed.

Mr. Ellis, I am going to call on you to start.

**Mr. Angus:** Are we still meeting at 3 p.m., depending on what happens?

**The Chairman:** It just depends on what happens. My inclination, in view of Tuesdays and Thursdays being busy days, is perhaps to conclude at 12.30 p.m., not sit at 3.30 p.m., and then to make sure through all sources, and certainly the government source too, there are members here on Thursday at 9.30 a.m. to hear three parties that are very important, and especially on Tuesday when I hope, depending on progress, we will hear the last party that has indicated an interest, and then get into the detailed clause by clause where we have votes and continue 3.30 p.m. and 8 p.m. on Tuesday next. That is sort of the general timetable. And quite frankly I think in view of the interest in the bill, and the fact it has been around, we might be able to maintain that as long as we get those quorums started. So I kind of think that 3.30 p.m. would be a waste of time.

Mr. Ellis, in relation to the COPA brief, and frankly other matters you have on your mind—this is a little unusual procedure, but it is all in the business of expediting the movement of this bill down the road—would you put some of your questions to Mr. Sinclair? I would be interested in his responses, and perhaps you might want a response, if you do not cover it, to a couple of matters covered in the COPA brief. So you are on.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, if I might, I would like to go through the COPA brief with Mr. Sinclair

**The Chairman:** You have a chance to say it now since you are going to go on a Marco Polo trip next week.

**Mr. Ellis:** I appreciate that, Mr. Chairman. I am a little embarrassed by the emphasis. I do not pretend to be that much experienced. I have followed this bill with a great deal of interest, and I have flown for a long time.

I wonder if I might, with Mr. Sinclair, go through the COPA brief, and then I think we are going to be out of time with the other questioners. Maybe this afternoon if they are back we can go back at it again.

**The Chairman:** Mr. Ellis, there was a thought, as you know, of clause by clause without votes, but there is also the conflicting thought that are you just duplicating the time; that you go through it and you stand everything and then other members come forward and you just repeat everything that has been said before. I think if members know what the intent of the committee is—Thursday is still witnesses, and then Tuesday the last witness is at 9.30 a.m., and then clause by clause.

## [Traduction]

Donc, monsieur Sinclair, si vous voulez venir à la barre, avec vos collaborateurs si vous le désirez, nous allons commencer.

Monsieur Ellis, je vous demanderais de prendre la parole le premier.

**M. Angus:** Je sais que cela dépendra de ce qui arrivera, mais sommes-nous toujours censés siéger à 15 heures?

**Le président:** Cela dépendra. Personnellement, comme les mardis et jeudis sont toujours des journées très chargées, je préférerais peut-être ajourner à 12 h 30, ne pas siéger à 15 h 30, et faire en sorte par tous les moyens, et certainement avec l'aide de la majorité, qu'il y ait un nombre suffisant de députés ici jeudi, à 9 h 30, pour entendre trois témoins très importants, et surtout mardi prochain, lorsque nous entendrons le dernier organisme à s'être montré intéressé—enfin, je l'espère, cela dépendra de ce qui arrivera d'ici là—après quoi nous commencerons l'examen article par article du projet de loi, au cours duquel nous voterons sur chacune de ses dispositions, ce qui nous permettra de nous rencontrer de nouveau à 15 h 30 et à 20 heures mardi prochain. Dans les grandes lignes, voilà notre calendrier de travail. En toute franchise, étant donné l'intérêt que suscite ce projet de loi et le fait qu'il est rédigé depuis un certain temps déjà, nous pourrions continuer de l'examiner tant que nous aurons le quorum requis. Par conséquent, j'incline à penser que ce serait perdre notre temps que de nous réunir à 15 h 30.

Monsieur Ellis, ce que je vais vous demander est assez inhabituel, mais ne vise qu'à accélérer l'examen et à l'adoption du projet de loi; pourriez-vous poser directement à M. Sinclair certaines de vos questions au sujet du mémoire de la COPA et d'autres sujets qui sont importants pour vous? Je suis curieux de connaître ses réponses, et peut-être désirez-vous aussi obtenir des réponses sur certains sujets qui n'ont pas été abordés dans le mémoire de la COPA. Vous avez la parole.

**M. Ellis:** Monsieur le président, si vous permettez, j'aimerais revenir sur le mémoire de la COPA avec M. Sinclair.

**Le président:** Voilà votre chance de le faire, étant donné que la semaine prochaine, vous partez pour un long voyage, comme Marco Polo.

**M. Ellis:** En effet, monsieur le président. Je suis un peu gêné de la comparaison. Je ne prétends pas avoir autant d'expérience. C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai suivi l'évolution de ce projet de loi et ça fait longtemps que je pilote des avions.

Je pourrais peut-être reprendre le mémoire de la COPA avec M. Sinclair, mais après cela, il ne restera plus assez de temps pour les autres députés désireux de poser des questions. Si nous revenons cet après-midi, ils en auront peut-être l'occasion.

**Le président:** Monsieur Ellis, il a été question, comme vous le savez, d'un examen article par article sans vote, mais par contre, d'autres ont dit que cela prendrait trop de temps, que cela reviendrait à examiner le projet de loi une fois, à reporter les votes sur tous les articles, puis d'autres députés viendront et on ne fera que leur répéter tout ce qui aurait déjà été dit. Pour la gouverne des députés, le comité a l'intention d'entendre des

[Text]

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I think we can go right straight to page 3 and the second portion there regarding section 3.4. I understand what Mr. Beach is saying and I think, in fairness, the department would understand that as well. What is your response to the request that only the operator of the aircraft be liable for payment of charges? Now, I read that section and I have some concern. Over the past, I have owned aircraft and I have owned different aircraft jointly and, when one of my co-owners was flying it, I felt that I was reasonably protected. But had they had a serious accident, say killed someone, a third party, boy, I would have been very, very upset, had I thought that there was any legislation anywhere around that someone could come back on me for something that one of my colleagues had done.

**Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Air Transportation):** Mr. Chairman, could I clarify whether we are talking about section 3.4(5), or whether Mr. Ellis is directing his questions to the section on insurance?

**Mr. Ellis:** I am really combining the two. Why should there be any real difference because of insurance or the actual fact of charges? Why should there be any real difference in the two?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I think there is a substantial difference between the two. In the case of charges, these are charges levied against primarily the operator of the aircraft for services that he has obtained at Canadian airports. It is put in there in order to place the department in the same sort of position as any creditor in order to pursue its debts. We have great difficulty in collecting a lot of transient debts, if I could refer to them in that way.

Most of the pilots and operators in the country do pay their bills and there is no problem there. This section is addressed to deal with instances where we do have problems, where there are people who are not paying their bills. The operator is, on some occasions, the owner also, so we proceed that way. But in the event that the operator is different from the owner and does not choose to pay his bill, then it seems reasonable that we have some recourse to the owner, who must have had some arrangement with the operator of that aircraft, either by way of loan, lease, or whatever, for the use of that aircraft. We believe it is only right that the owner should stand, as the ultimate person responsible, for the collection of whatever charge might be levied.

**The Chairman:** What about the 60 days, 30 days in section 5.9 and the suggestion to Mr. Tobin or any other suggestion on that?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, that pertains to a proceeding whereby there is a punitive action taken against a pilot or somebody else for a breach of the regulations.

[Translation]

témoins jeudi, d'entendre le dernier témoin mardi prochain à 9 h 30 et de passer ensuite à l'examen article par article.

• 1125

**M. Ellis:** Monsieur le président, je crois que nous pouvons passer immédiatement à la page 3, à la seconde moitié qui concerne plus précisément l'article 3.4. Je comprends ce que M. Beach dit et je crois qu'en toute justice, le ministère devrait comprendre aussi. Que dites-vous de la disposition selon laquelle le paiement des redevances incombe uniquement à l'utilisateur de l'appareil? Cet article me préoccupe beaucoup. J'ai déjà possédé un avion et j'ai été copropriétaire de divers avions et lorsque l'un des autres copropriétaires utilisait l'appareil, j'estimais jouir d'une protection raisonnable. Mais si l'un ou l'autre avait eu un accident grave, s'il avait tué quelqu'un, par exemple, j'aurais piqué une colère et aurait été très, très préoccupé si j'avais appris qu'une loi autorisait les proches de la victime ou d'autres personnes à me poursuivre devant les tribunaux pour un accident causé par un autre pilote que moi.

**M. Gordon Sinclair (administrateur, Administration canadienne des transports aériens):** Monsieur le président, je voudrais savoir si M. Ellis parle du paragraphe 3.4(5) ou de l'article qui porte sur l'assurance.

**M. Ellis:** En fait, je parle des deux. Pourquoi devrait-il y avoir une différence entre l'assurance et les redevances?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je crois qu'il y a une très importante différence entre les deux. Dans le cas des redevances, elles incombent surtout à l'utilisateur de l'avion en raison des services qu'il reçoit dans les aéroports canadiens. Ces redevances sont prévues pour permettre au ministère d'exiger le règlement de ces dettes, comme tout autre créancier. Il nous est très difficile d'obtenir le règlement d'un tas de dettes en souffrance, si je peux les appeler ainsi.

La plupart des pilotes utilisateurs d'avion au pays paient leurs notes et ne nous posent aucun problème. L'article que nous étudions vise à nous permettre de nous occuper des autres cas, des gens qui ne règlent pas leurs notes. Dans certains cas, l'utilisateur étant également le propriétaire de l'avion, nous procédons de cette façon. Mais lorsque l'utilisateur n'est pas le propriétaire et qu'il décide de ne pas payer ses redevances, il me semble raisonnable que nous puissions nous adresser au propriétaire, lequel a certainement conclu avec l'utilisateur de son appareil, une entente quelconque, par exemple, un prêt, un bail ou un autre genre de contrat, pour l'utilisation de l'avion. À notre avis, il n'est que juste que le propriétaire à qui incombe l'ultime responsabilité, paie les redevances exigées.

**Le président:** Que pensez-vous des 60 jours, ou plutôt des 30 jours prévus à l'article 5.9, de ce qui a été dit à ce sujet à M. Tobin et des autres observations faites sur ce point?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, cet article porte sur la procédure régissant les sanctions prises contre les pilotes ou autres personnes qui contrevenaient au règlement.

*[Texte]*

The 30 days is merely a notice period to determine whether or not that individual wishes to have a hearing by the tribunal. If he does not, then he need do nothing. If he does wish a hearing by the tribunal, all he has to do is signal that he wishes a hearing; that is all he has to do within the 30-day period.

• 1130

We have always been under the understanding and it has been suggested to us by others that any punitive proceedings should be handled with dispatch and therefore there should be a device for handling them as rapidly as possible to remove any sort of cloud or to get the suspension over with. If the time period was extended to 60 days, that would mean whatever suspension action was taken for whatever infringement would be postponed for a further period of time. Taking all things into account and trading off, it seemed to us that the 30 days was not an unreasonable period for somebody to signal that he wished a hearing by the tribunal. The tribunal then has the power further to suspend that application of those punitive measures against the pilot or other person, and it seems that is not an unreasonable way to proceed.

**The Chairman:** Mr. Angus, we are going to play this as members indicate an interest because I think we can move more quickly. Mr. Angus, and then I have Mr. Tobin, who has indicated an interest, and we will get back to Mr. Ellis and those other members on this point.

**Mr. Angus:** Just quickly, can somebody who has received an indication that he has lost a case or whatever advise the powers that be verbally as opposed to in writing; in other words, can he radio a message somewhere along the line that he wants to appeal? Is that deemed acceptable by the . . . ?

**The Chairman:** Good question.

**Mr. Dan Fiorita (Legal Counsel, Department of Transport Legal Services):** The answer to that question I guess would be that, yes, it is possible. I think it is a matter of formality to have it eventually confirmed in writing, but, yes, the notice could be given verbally. There is no absolute requirement that it be done in writing. This is a question of the time within which you can appeal the decision.

**The Chairman:** Yes, good question. Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, has the legal counsel just told us that notice can be given verbally?

**Mr. Fiorita:** Notice by the individual whose licence was being suspended. Yes, he can appeal . . .

**Mr. Tobin:** By giving a telephone call to the appropriate people?

*[Traduction]*

Les 30 jours représentent simplement une période d'avis qui permet à l'intéressé de décider s'il souhaite être entendu par le tribunal, auquel cas il n'a qu'à l'en saisir; c'est tout ce qu'il a à faire et il a 30 jours pour le faire.

Nous avons toujours compris, et cela nous a été confirmé par d'autres, que toute sanction devrait être expédiée avec diligence et que par conséquent, le projet de loi devrait prévoir un mécanisme à cette fin, de manière à dissiper tout doute ou toute incertitude et à régler tous les cas où une suspension s'impose. Si le délai prévu était prolongé à 60 jours, cela signifierait que toute suspension prévue à la suite d'une contravention quelconque au règlement serait retardée d'autant. Tout bien considéré, il nous a semblé que 30 jours ne constituent par une période trop courte et suffisent amplement à permettre à l'intéressé d'informer le ministère qu'il souhaite être entendu devant le tribunal. Ce dernier a alors le pouvoir de suspendre l'application de la sanction prise contre le pilote ou toute autre personne, et cette façon de procéder nous semble tout à fait raisonnable.

**Le président:** Monsieur Angus, nous allons creuser cette question étant donné que les membres du Comité semblent y tenir et que de cette façon, nous pourrions aller plus vite. J'accorde la parole à M. Angus, puis ce sera au tour de M. Tobin, qui s'est montré intéressé par ce sujet, après quoi nous reviendrons à M. Ellis et aux autres membres du Comité qui souhaiteront intervenir.

**M. Angus:** Très brièvement, est-ce qu'une personne à qui on a notifié qu'elle n'a pas eu gain de cause devant le tribunal peut informer les autorités verbalement, plutôt que par écrit, de son intention d'interjeter appel? En d'autres termes, peut-elle envoyer un message par radio pour dire qu'elle tient à en appeler de la décision? Cette façon de procéder est-elle acceptable aux yeux du . . . ?

**Le président:** Bonne question.

**M. Dan Fiorita (avocat, service du contentieux de Transports Canada):** Je crois que ce serait possible. Il y aurait certaines formalités, par exemple la nécessité de confirmer le message par écrit, mais une personne pourrait informer les autorités verbalement. Il n'est prévu nulle part qu'il est absolument nécessaire de signifier cet avis par écrit. L'article prévoit simplement le délai dans lequel elle doit interjeter appel de la décision.

**Le président:** C'était une bonne question. Monsieur Tobin, à vous maintenant.

**M. Tobin:** Monsieur le président, le conseiller juridique vient de nous dire que l'avis peut être signifié verbalement, n'est-ce pas?

**M. Fiorita:** Si nous parlons de la personne dont le permis a été suspendu, oui, il peut interjeter appel . . .

**M. Tobin:** En téléphonant simplement au fonctionnaire compétent?

[Text]

**Mr. Fiorita:** I think it has to be in the most efficient way possible, and if a phone call is possible, then that is . . .

**Mr. Tobin:** Just one other question: What kind of ground rules are established once notice has been filed of the desire to appeal a cancellation of licence or whatever for breach of regulations to be determined depending on the individual case? What kind of procedure is then in place for the actual appeal to take place? Is there any requirement for Transport Canada or for the person who is launching the appeal to be ready within x number of days? Must it be held within a month, two months, a year, two years, five years, or is it wide open?

**Mr. Sinclair:** That would be established under the rules by which the tribunal would operate. They would decide the period of time in which it would be heard, whether it would be heard presumably by one member of the tribunal initially at a time and place that was mutually convenient. Then both the Department of Transport and the individual affected would present their case to the member of the appeal tribunal.

**Mr. Tobin:** Just one final question because I was interested in this section: What is the method under which the Minister or your section determine that in fact a decision by the Minister to cancel an operating licence, or whatever the case might be, has in fact been received by the targeted party? Is there any possibility that the Minister indicates that on such and such a date an action has been taken but in fact the interested party is not notified for two or three weeks and finds himself with only a week to respond to the appeal? Is there some kind of method of insuring that in fact somebody has received notice?

**Mr. Sinclair:** That is either done by personal service of the infraction or by sending the notice of infraction by registered mail.

**Mr. Tobin:** Let me ask one final question: Given that this is only notice, that the 30-day period is only a period in which to indicate whether or not the party affected wants to launch an appeal and not a time to prepare an appeal, do you think there is any reason whatsoever to extend it to 60 days?

• 1135

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the answer to that question would be no, I do not, for the reasons I mentioned earlier. There was a desire to proceed with dispatch, and it is just a simple process to determine whether or not the individual wishes to launch an appeal against the decision of the Minister.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Further to that so that I understand it—at least, I thought I understood it—the 30-day period begins when service is demonstrated.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, that is correct.

**The Chairman:** Mr. Ellis.

[Translation]

**M. Fiorita:** Il faudrait à mon avis que ce soit le moyen le plus efficace possible, et s'il est possible de le faire par téléphone, alors . . .

**M. Tobin:** J'aurais une autre question: quelles règles générales s'appliquent lorsque l'avis a été signifié concernant l'intention d'en appeler du retrait d'un brevet ou autre titre pour infraction au règlement? Quelles sont les modalités de l'appel? Est-ce que Transports Canada ou le particulier qui fait appel doivent être prêts dans un certain délai? Est-ce que le délai est fixé à un mois, deux mois, un an, deux ans, cinq ans, ou est-ce qu'il n'y a pas de limite?

**M. Sinclair:** Le délai sera fixé par le règlement de procédure du tribunal. Il décidera du délai accordé pour l'appel, et décidera si l'appel serait tout d'abord entendu par un conseiller à l'heure et à l'endroit qui conviendraient aux deux parties. Ensuite, le ministère des Transports et l'intéressé défendraient leur cause devant le conseiller du tribunal d'appel.

**M. Tobin:** Juste une dernière question, parce que cet article m'intéresse: comment le ministre ou votre article détermine-t-il le moment où l'intéressé est effectivement informé de la décision du ministre de retirer un permis, par exemple? Est-il possible que le ministre annonce qu'une mesure a été prise à telle ou telle date mais que l'intéressé n'en soit avisé que deux ou trois semaines plus tard et ne dispose que d'une semaine pour faire l'appel? Est-ce qu'il existe un moyen de s'assurer que l'intéressé a bien reçu l'avis?

**M. Sinclair:** L'avis d'infraction est signifié à personne ou par lettre recommandée.

**M. Tobin:** J'aimerais poser une dernière question: étant donné qu'il s'agit seulement de l'avis, et que la période de 30 jours a pour but de permettre à l'intéressé de signifier son intention de faire appel et non de le préparer, estimez-vous qu'une prolongation du délai à 60 jours soit justifiée?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je dois répondre non, je ne le crois pas, pour les raisons que j'ai indiquées plus tôt. Nous voulions agir rapidement, et il est facile de déterminer si le particulier a l'intention ou non d'interjeter appel de la décision du ministre.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** À ce sujet, pour être certain d'avoir bien compris—du moins je croyais avoir compris—le délai de 30 jours débute au moment de la signification de l'avis.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, c'est exact.

**Le président:** Monsieur Ellis.

[Texte]

**Mr. Ellis:** That makes quite a difference. Mr. Chairman, I was going to jump over to that other proposed section, but I think in fairness with what you are doing—and I agree with what you are doing—perhaps we should briefly go through the proposal put forward by COPA and then everyone can take a crack at it as we go.

I was going to ask about the bottom of page 3, regarding proposed paragraph 4.(b), insurance. Certainly, it does sound unfair that both have to carry identical insurance on an aircraft, if that is what the bill says.

**The Chairman:** He has already explained that, Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** I missed it, then.

**The Chairman:** In part answer to your earlier question on charges and insurance, I thought I had Mr. Sinclair's explanation.

**Mr. Ellis:** Not on the insurance, I do not think. I did not catch it.

**The Chairman:** Well, let us have him say it again.

**Mr. Ellis:** Yes. Did you indeed, Mr. Sinclair?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, no, we did not respond to this paragraph because we made a differentiation at an earlier point between charges and . . .

**Mr. Ellis:** Let me just interject this, then, Mr. Chairman. Surely it is not the intention of the department that there be dual insurance in every instance of this nature.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, no, it is not the intention that there would be dual or duplicate insurance, but rather, that the appropriate parties carry the appropriate insurance. The provision in here is just a regulation-making provision so that we can establish that, for respective responsibilities, the proper person is carrying the proper insurance.

**Mr. Ellis:** Okay, I have no problem with that, personally.

**The Chairman:** That is what he said earlier.

**Mr. Ellis:** If there are no other questioners, Mr. Chairman, I would like to go on to . . .

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, may I interject? Given your answer—and I do not have the wording right in front of me—would not the suggestion of “or” as opposed to “and” give that flexibility?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I think part of this wording is determined by the Department of Justice and I would like Mr. Fiorita to respond to that.

**Mr. Fiorita:** Mr. Chairman, the way proposed paragraph 4.(b) is structured, the “and” which appears between “owners” and “operators” is intended to be disjunctive, not conjunctive. In fact, the regulations which would be structured could indicate that certain people are responsible for insurance and others are not. So I agree that the “and” could be “or”, but in this case it serves a disjunctive function. It is intended to

[Traduction]

**M. Ellis:** Cela est très différent. Monsieur le président, j'allais passer à l'autre article, mais j'estime qu'afin de rendre justice à ce que vous faites—et je suis d'accord avec ce que vous faites—nous devrions peut-être examiner rapidement la proposition du COPA, et tout le monde pourrait ensuite dire son mot.

J'allais poser une question au sujet du paragraphe 4b) au bas de la page 3 au sujet des assurances. Il ne semble certainement pas injuste d'obliger les deux à contracter une assurance indentique sur un aéronef, si c'est ainsi qu'il faut interpréter le projet de loi.

**Le président:** Il a déjà expliqué ce point, monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Dans ce cas, je ne l'ai pas entendu.

**Le président:** À titre de réponse partielle à la question que vous avez posée plus tôt au sujet des redevances et de l'assurance, je croyais avoir obtenu une explication de M. Sinclair.

**M. Ellis:** Pas au sujet de l'assurance, je ne le crois pas. Je ne l'ai pas entendu.

**Le président:** Dans ce cas, nous allons lui demander de répéter.

**M. Ellis:** Oui. Avez-vous réellement répondu, monsieur Sinclair?

**M. Sinclair:** Non, monsieur le président. Nous n'avons pas parlé de ce paragraphe parce que nous avons fait la différence plus tôt entre les redevances et . . .

**M. Ellis:** J'aimerais intervenir, monsieur le président. Le ministère n'a certainement pas l'intention d'exiger deux assurances dans toutes les situations de ce genre.

**M. Sinclair:** Non, monsieur le président, il n'a pas l'intention d'exiger deux assurances, mais plutôt de faire en sorte que les parties en cause contractent les assurances nécessaires. Il s'agit seulement d'une disposition permettant de s'assurer que les intéressés ont contracté les assurances nécessaires eu regard à leurs responsabilités respectives.

**M. Ellis:** D'accord, cela ne pose aucun problème à mon avis.

**Le président:** C'est ce qu'il a dit plus tôt.

**M. Ellis:** S'il n'y a pas d'autres questions, monsieur le président, j'aimerais passer . . .

**M. Angus:** Monsieur le président, puis-je avoir la parole? Au sujet de votre réponse—et je ne l'ai pas textuellement ici—est-ce que la suggestion visant à remplacer le «et» par «ou» permettrait cette souplesse?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je crois qu'une partie de la formulation relève du ministère de la Justice, et j'aimerais que M. Fiorita réponde à cette question.

**M. Fiorita:** Monsieur le président, d'après la formulation proposée du paragraphe 4b) le «et» entre «propriétaires,» et «utilisateurs» est censé être disjonctif, et non conjonctif. En fait, le règlement pourrait exiger que certaines personnes contractent une assurance alors que d'autres ne seraient pas tenues de le faire. Je suis par conséquent d'accord que nous pourrions remplacer le «et» par «ou», mais dans le cas présent, il a un rôle disjonctif. Aux termes de cet article, les deux

## [Text]

provide for the insurance requirements for both, but not necessarily both at the same time, cumulatively.

**Mr. Angus:** Now we are really getting into heavy stuff, when we are starting to talk about English as well as law.

**Mr. Chairman,** may I ask, albeit with your answer, if there is a possibility that a strict interpretation of the bill itself at some point down the road could lead to its being very solidly interpreted as "and" and that therefore a claim made against an owner could actually be followed through with.

**Mr. Fiorita:** Certainly, it is possible that somewhere somebody might say the "and" is conjunctive and is intended to mean cumulative insurance by both the owner and the operator, but the intent here was to be disjunctive to enable regulations so that the Governor in Council, through the regulations, could address the appropriate person in each particular circumstance. It certainly would be clearer if the word "or" were used, but again, that may tie the hands of the Governor in Council in a situation where he would want to have both people responsible.

• 1140

**Mr. Angus:** Perhaps an "and/or", just to make it very clear about the intent and not to lock the government into something they really do not want to be into.

**Mr. Fiorita:** Then to make it absolutely clear you would want to have "requiring owners, operators, or both" to subscribe to . . . That would make it absolutely clear what we were talking about.

**The Chairman:** He indicated a point we must look at when we come to clause by clause. Without restriction, "owner and operator" . . . it is not disjunctive, it is conjunctive.

Anyway, this is interpretation. But I can see the intent there. You want to make sure the situation is covered. At the moment, if it is strictly "and", without qualification, you might be in the situation of both having to cover it. We had better look at that pretty carefully when we come to clause by clause.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we will take a look at that and see if we can come up with wording that would respond to the concern.

**The Chairman:** I know what you are trying to get at. There is phraseology that will cover both situations, but not just with the "and". "May" and "shall" have different meanings and interpretation. If you put "owner and operator", as in the Motor Vehicle Act, and all that, you do get it linked up. Unless you somehow qualify it, I can see the point of COPA and Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, can we not go on to the very controversial medical section? I frankly do not know where to start. I said, in talking to the president of COPA, how I felt about it. I can understand to a degree their concern. I would like to ask Mr. Sinclair, on proposed section 5.5, whether they

## [Translation]

doivent contracter une assurance, mais pas nécessairement en même temps.

**M. Angus:** Les choses se compliquent réellement lorsque nous ajoutons les problèmes de langue aux problèmes de droit.

Monsieur le président, j'aimerais savoir s'il serait possible éventuellement que le «et» soit interprété selon son vrai sens et qu'un propriétaire soit obligé de se plier à cette exigence?

**M. Fiorita:** Il est certainement possible que quelqu'un allègue un jour que le «et» est conjonctif et que la loi exige que le propriétaire et l'utilisateur contractent tous deux une assurance, mais il devrait avoir ici un sens disjonctif afin de permettre l'adoption d'un règlement autorisant le gouverneur en conseil à désigner la partie responsable dans chaque circonstance particulière. L'article serait certainement plus clair avec «ou», mais là encore, le gouverneur en conseil ne pourrait peut-être pas agir s'il voulait que les deux soient responsables.

**M. Angus:** Peut-être que l'ajout de «et/ou» permettrait de rendre l'intention claire et d'éviter au gouvernement de s'engager à faire quelque chose qu'il ne veut pas.

**M. Fiorita:** Vous voudriez-vous donc que ce soit très clair en formulant la disposition de la façon suivante: «Obliger les propriétaires ou les utilisateurs, ou les deux» . . . La situation serait très claire à ce moment-là.

**Le président:** Il a soulevé un point que nous devrions examiner lorsque nous étudierons le projet de loi article par article. Sans aucun doute, l'expression «les propriétaires et les utilisateurs» est conjonctive, et non disjonctive.

Quoi qu'il en soit, il s'agit d'une interprétation. Je peux quand même voir l'intention. Vous voulez faire en sorte que la situation soit prévue. À l'heure actuelle, si nous laissons le «et» sans explication supplémentaire, vous pourriez être obligés de vous assurer tous les deux. Nous avons intérêt à examiner cette question de près au moment d'étudier le projet de loi article par article.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous étudierons la question et nous verrons si nous pouvons trouver une formulation acceptable.

**Le président:** Je vois où vous voulez en venir. Il y aurait moyen de formuler l'article de façon à prévoir les deux situations, mais le «et» ne convient pas. Les expressions «peut» et «doit» ont un sens et une interprétation différents. Si vous indiquez «propriétaire et utilisateur», comme dans la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, cela pose un problème. Les préoccupations qu'ont exprimés le COPA et M. Ellis à ce sujet sont justifiées.

**M. Ellis:** Monsieur le président, ne pourrions-nous pas passer à l'article très controversé au sujet des renseignements médicaux? Franchement, je ne sais pas par où commencer. J'ai dit au président du COPA ce que j'en pensais. Dans une certaine mesure, je comprends leur préoccupation. Au sujet de

[Texte]

did take into consideration the coroner's report from the October 1984 accident, and if they feel this is the last word in getting to the bottom of this problem. I am not 100% sure it is, quite frankly.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I would agree with Mr. Ellis that this is not an easy problem to get at. First of all, we recognize that most pilots in Canada are responsible pilots and would take the necessary actions if they had even a suspicion that they had a medical problem. However, as you yourself pointed out, Mr. Ellis, earlier in this particular session, we do have people who cheat. If you go back over some of the past incidents and accidents, what disturbs us is the high incidence of those who were involved in those accidents having had some history of doing some kind of cheating. So the percentages applied to the whole really do not apply in the case of those who do not report medical information. Therefore it has been our position that there has to be some method of getting at this particular problem.

We have had consultations with a great many people on this particular subject over the last several years; people who have expressed various kinds of views. The medical profession I think has expressed an opinion to us that if there is going to be a provision, it must be mandatory, so as legally to protect them. We accept that position. We are willing to look at alternative schemes, providing they can address this particular problem. The scheme we have in this particular legislation was I believe as a result of some consultation with one of the provincial medical associations. So it is a scheme that does have some medical practitioner support to it. It is my understanding that possibly the Canadian Medical Association might put forth another scheme. We are not married to any particular scheme, but as I indicated earlier in the briefing to the committee, I believe this is a problem that must be addressed. We really cannot turn our backs on it.

• 1145

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I could not agree more. It is a problem that has to be addressed. I guess my concern is, as I read technically section 5.(5) . . . For example, it says:

if the physician believes on reasonable grounds that a patient is a flight crew member . . .

I can expect that in a large metropolitan area a doctor might not know. I guess, in this instance, I wonder if it is tight enough. In contradiction to COPA's concerns, I wonder if it is tight enough. In a large metropolitan area I am sure there is not the personal relationship between doctor and patient that there is in the smaller municipalities I am accustomed to and certainly our opposition members are all accustomed to. As I look around, many if not most of my colleagues on this side are accustomed to this. In a large metropolitan areas, Montreal, Toronto, Vancouver, the doctor may not know that the time bomb he is looking at right now is going to go out the door and fly an aircraft. How do we overcome that?

[Traduction]

l'article 5.5 j'aimerais demander à M. Sinclair s'ils ont tenu compte du rapport du coroner concernant l'accident d'octobre 1984, et s'ils sont d'avis que c'est le seul moyen d'aller au fond du problème. Franchement, je n'en suis pas certain à 100 p. 100.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je suis d'accord avec M. Ellis qu'il ne s'agit pas d'un problème facile à résoudre. Tout d'abord, nous reconnaissons le fait que la plupart des pilotes au Canada sont des gens responsables et qu'ils prendraient les mesures nécessaires au moindre soupçon de problème d'ordre médical. Cependant, comme vous l'avez dit vous-même, M. Ellis, plus tôt au cours de la séance, nous avons des tricheurs. Ce qui nous inquiète en examinant certains rapports sur les incidents et accidents antérieurs, c'est le grand nombre des personnes impliquées dans ces accidents qui avaient déjà triché par le passé. Par conséquent, les pourcentages généraux ne s'appliquent pas vraiment à ceux qui ne divulguent pas les renseignements médicaux nécessaires. Nous sommes donc d'avis qu'il faut trouver une façon de résoudre ce problème particulier.

Nous avons consulté un très grand nombre de personnes à ce sujet au cours des dernières années; nous avons entendu des points de vue différents. Je crois que les représentants du monde médical étaient d'avis que toute disposition à ce sujet devrait être obligatoire, afin de les protéger devant la loi. Nous acceptons leur position. Nous sommes prêts à étudier d'autres formules, à condition que ce problème particulier soit réglé. Je crois que la formule proposée dans le projet de loi a été mise au point à la suite de consultations avec l'une des associations médicales provinciales. Cette formule est donc appuyée par certains représentants du monde médical. Si j'ai bien compris, il se pourrait que l'Association médicale canadienne en propose une autre. Nous ne sommes pas liés à une formule particulière, mais comme je l'ai indiqué plus tôt au cours de la séance d'information du Comité, j'estime qu'il s'agit là d'un problème auquel nous devons nous attaquer. Nous ne pouvons l'ignorer.

**M. Ellis:** Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord. Il s'agit d'un problème qu'il faut résoudre. Ce qui me préoccupe si je fais une lecture technique du paragraphe 5(5) . . . qui précise par exemple:

le médecin qui a des motifs raisonnables de croire que son patient est titulaire d'un document d'aviation . . .

Il est probable que dans une grande agglomération métropolitaine, un médecin ne saurait pas. Je me demande si dans ce cas la disposition est suffisante. À l'opposé des préoccupations de la COPA, je me demande si elle garantit suffisamment. Dans une grande ville, je suis certain que les médecins et leurs patients n'ont pas de rapports aussi personnels que dans les petites villes que je connais et que connaissent également les membres de l'opposition. Quand je regarde autour de moi je constate que bon nombre sinon la majorité de mes collègues de ce côté-ci connaissent bien ces petites villes. Dans une grande agglomération métropolitaine comme Montréal, Toronto, Vancouver, le médecin ne sait peut-être pas que la bombe à

[Text]

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, you cannot overcome that issue. You can only obligate the doctor to respond to what he knows or what he has reasonable grounds to believe. He cannot be expected to know whether somebody is a pilot or a holder of an aviation licence of some other description.

**Mr. Ellis:** What do you think of the document that came from the Ontario coroner's office requesting that the pilot's general practitioner's name and the last previous examination be there, all that sort of thing? Is that intended to become part of the examining documents for an accredited medical examiner of the department?

**Mr. Sinclair:** We are looking positively towards that kind of thing for the future, yes. However, once again, we can never be sure that information is up to date.

**The Chairman:** Mr. Forrestall will make a comment and then Mr. Angus.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, without trespassing on the Canadian Medical Association's brief in a few days' time, one of the answers I might say to my colleague, and perhaps Mr. Sinclair might respond to it, would be to require in the act that every holder of a licence, other than a designated medical examiner, declare to that physician, be it a family physician or a physician under a specialist, that he is the holder of a pilot's licence or an air traffic controller's licence or some other critical licence. So there is a dualness on the holder of the licence. Hence, there is protection for himself as well as the medical examiner.

There may be other ways of getting closer to a perfect world, but that will not happen until everybody who holds a licence recognizes his fundamental responsibility to declare himself unfit to exercise the privileges of that licence if he has reason to believe he should not be doing it. That is the ideal and that is the only time that will happen. I think that must be absolute.

Perhaps Mr. Sinclair might comment on that.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I regard that as a very positive suggestion which we would certainly take under consideration. Part of that consideration would be whether or not there would be any conflict with the Charter of Rights and Freedoms.

**The Chairman:** It would be interesting also, Mr. Forrestall, to throw it out when the Canadian Medical Association comes before us.

Mr. Angus.

• 1150

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Just following up on the same line. I am assuming because we are having this conversation that in the licensing system as it exists today an applicant for a new licence or for a renewal is not required to provide the results of a major medical. In other words, he does not have to be signed off by a doctor. Is that correct?

[Translation]

retardement qu'il a devant lui s'apprête à piloter un avion. Comment résoudre le problème?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, c'est une question insoluble. Vous ne pouvez obliger le médecin qu'à divulguer ce qu'il sait ou à révéler des choses qu'il a des motifs raisonnables de croire. On ne peut s'attendre qu'il sache que quelqu'un est un pilote ou s'il est titulaire d'un autre permis d'aviation.

**M. Ellis:** Que pensez-vous du document provenant du Bureau du coroner de l'Ontario qui recommande que le nom du médecin généraliste du pilote ainsi que les résultats du dernier examen médical qu'il a subi figurent sur le document? Est-ce qu'on entend faire en sorte que les renseignements figurent sur les documents d'examen d'un médecin accrédité du ministère?

**M. Sinclair:** C'est ce que nous entendons faire dans l'avenir, oui. Mais encore une fois, nous ne pouvons jamais être sûr que les renseignements sont à jour.

**Le président:** M. Forrestall fera un commentaire et ce sera ensuite au tour de M. Angus.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, sans anticiper sur le mémoire que présentera prochainement l'Association médicale canadienne, une des réponses que je pourrais donner à mon collègue, et M. Sinclair pourra peut-être y donner suite, consisterait à inclure dans la loi une disposition exigeant que chaque titulaire d'un permis, autre que le médecin désigné pour effectuer l'examen, déclare à ce dernier, qu'il s'agisse d'un médecin de famille ou d'un spécialiste, être titulaire d'un permis de pilote ou de permis de contrôleur aérien, ou autre. Il y a donc une double obligation dans le cas du détenteur de licence. Partant, lui-même et le médecin sont protégés.

Il y a peut-être d'autres moyens de se rapprocher de la perfection, mais cela ne sera possible que lorsque la personne qui détient un permis, reconnaîtra de sa responsabilité fondamentale de se déclarer inapte à exercer les fonctions décrites sur son permis, si elle a des raisons de croire qu'elle ne peut le faire. Cela ne se produirait que dans un genre de situation idéale. Il s'agit d'un absolu.

M. Sinclair a peut-être des commentaires à faire à ce sujet.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je considère qu'il s'agit là d'une proposition très intéressante qu'il y aurait certainement lieu d'étudier. Il s'agirait notamment de savoir si une telle mesure pourrait entrer en conflit avec la Charte des droits et libertés.

**Le président:** Il serait également intéressant monsieur Forrestall, d'en faire part à l'Association médicale canadienne lorsque ses représentants comparaitront.

Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Je vais poursuivre dans ma lancée. Je présume que l'actuel système n'exige pas de la personne, qui demande un nouveau permis ou un renouvellement, qu'elle fournisse les résultats de son examen médical général. En d'autres mots, elle n'a pas besoin de la signature du médecin. Est-ce exact?

[*Texte*]

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, no, that is not correct. He is required to have an annual medical, but it is not a medical that goes into great depth in terms of searching for particular ailments or deficiencies in the patient. It is more in the nature of a general check with specific other requirements, but it may not disclose that the patient has a potential heart condition, for example.

**Mr. Angus:** Does that process require a reporting of the results to your officials?

**Mr. Sinclair:** When it is done by an aviation medical examiner, of course, that automatically is in the system. If it is done by a private practitioner at this point in time, no, it does not require reporting. This is why we have introduced this particular clause into the bill. There is nothing at the present time that requires any other doctor to report any condition that he believes might be detrimental to the safe conduct of flight.

**Mr. Angus:** Another suggestion.

**Mr. Ellis:** A point of order. Unless Mr. Angus picks up on it, I think there could be a misunderstanding there. You cannot get a pilot's licence or renewal without an examination by a properly certified examiner, certified by the department. I do not think that answer was clear to Mr. Angus.

**Mr. Angus:** No, it was not. Thank you.

**Mr. Ellis:** That is fine.

**Mr. Sinclair:** I am sorry, Mr. Chairman. I thought I had made that clear. Mr. Ellis is quite correct. I thought I indicated that. Mr. Angus went on to say whether or not, if an examination was conducted by a private practitioner, other than the medical examiner...

**Mr. Ellis:** It would not give him a licence, that is the point.

**Mr. Sinclair:** No, he would not give him a licence. I understood Mr. Angus' question to be: Is there, at the moment, any requirement upon any private practitioner not engaged in a licensing practice, if he discovers a condition, to report it to an aviation medical examiner? That is what I understood his question to be. If I understood it correctly, the answer to the question is no.

**Mr. Angus:** Okay. What you are then telling me is that there is a mechanism in place that would, at least on an annual basis, prevent... according to the current medical required by the authorized practitioner representative of the government, they could catch somebody once a year. What you are really looking for is a mechanism to deal with the things that pop up in between. If somebody is not feeling well and goes to his own doctor, that would be picked up.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I think I should clarify there. We have approximately 24,000 licensed pilots in Canada. They go through an annual exam. That examination does not include many in-depth medical practices that are sometimes done by a private practitioner if he begins to suspect something

[*Traduction*]

**M. Sinclair:** Non, monsieur le président, ce n'est pas exact. Il doit y avoir un examen médical annuel, mais il ne s'agit pas d'un examen approfondi, permettant de détecter des maux particuliers ou des déficiences chez le patient. Il s'agit plutôt d'un examen général comportant d'autres exigences précises, mais qui ne permet pas nécessairement de déceler chez le patient un risque de maladie cardiaque, par exemple.

**M. Angus:** Les résultats de l'examen doivent-ils être communiqués à vos fonctionnaires?

**M. Sinclair:** Lorsque l'examen est effectué par un médecin de l'aviation, les renseignements sont automatiquement communiqués. Si c'est un généraliste privé qui le fait, à l'heure actuelle il n'est pas tenu de communiquer les résultats de l'examen. C'est pourquoi nous avons inséré cette disposition dans le projet de loi. Présentement, rien n'oblige un médecin à faire un rapport s'il estime que son patient souffre d'un mal qui pourrait compromettre la sécurité d'un vol.

**M. Angus:** Une autre proposition.

**M. Ellis:** Un rappel au Règlement. A moins que M. Angus ne s'en rende compte, je pense qu'il pourrait y avoir confusion dans ce cas. Il est impossible d'obtenir un permis ou un renouvellement de permis sans qu'un examen ait été effectué par un médecin accrédité par le ministère. La réponse donnée à M. Angus n'était pas claire.

**M. Angus:** Non, elle ne l'était pas. Merci.

**M. Ellis:** C'est très bien.

**M. Sinclair:** Je regrette, monsieur le président. Je pensais m'être fait bien comprendre. M. Ellis a tout à fait raison. Je croyais l'avoir précisé. M. Angus disait que si un examen était ou non effectué par un médecin privé autre qu'un examinateur médical...

**M. Ellis:** L'important, c'est que cela ne lui donnerait pas droit au permis.

**M. Sinclair:** Non, le médecin ne lui donnerait pas de permis. Si j'ai bien compris, la question de M. Angus était: Est-ce qu'à l'heure actuelle, un praticien privé qui n'est pas assujéti aux pratiques en matière de permis, est tenu, s'il découvre une maladie chez son patient, d'en révéler la nature à l'examineur médical de l'aviation? Voilà comment j'ai compris sa question. Si je l'ai bien comprise, la réponse à cette question est non.

**M. Angus:** Très bien. Ce que vous me dites, c'est qu'il existe un mécanisme qui permet, au moins une fois par an, d'empêcher... conformément à l'examen médical requis par le praticien autorisé représentant le gouvernement, on pourrait détecter quelque chose chez un individu au moins une fois par an. Ce que vous recherchez, c'est un moyen qui permettrait de détecter les maladies qui se manifestent entre-temps. Quelqu'un qui n'est pas en parfaite santé et qui va voir son médecin pourrait être repéré.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je pense qu'il faut être clair. Nous avons à peu près 24,000 pilotes titulaires de licences au Canada. Tous subissent un examen médical annuel. Cet examen ne comporte pas d'examen médicaux approfondis auxquels procède habituellement un praticien privé s'il a des

## [Text]

because of long personal history with his particular patient. There is the distinct possibility that an annual aviation medical examination by an aviation medical examiner might not pick up a heart condition, which might be picked up by a private practitioner if he decided to send Mr. Jones for a treadmill test, for example.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I will have to think about that one.

**The Chairman:** I guess you also give a whirl at psychiatry here, do you not? Or you could.

**Mr. Sinclair:** Yes, sir.

**The Chairman:** Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** I am prepared to move on if no one else has any more questions on that medical section.

**The Chairman:** Let us move on then.

• 1155

**Mr. Ellis:** As far as I am concerned, I would like to go on right straight through, unless someone else wants to get in, to the bottom of page 7 of the brief and that wording on 7.3 that I was going to a few moments ago—I have no questions in between—but on that one . . . I have read that, and boy, surely there must be some way of saying in easier English:

7.3(1) The owner of an aircraft may be proceeded against in respect of and found to have committed an offence under this Part in relation to the aircraft for which another person is subject to be proceeded against unless, at the time of the offence, the aircraft was in the possession of a person other than the owner without the owner's consent.

It then goes on and on and on. I frankly do not know what the blazes they are saying. I think I have a pretty good idea of what they are saying, but surely it could be said in a language that is a little easier to understand.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the . . .

**Mr. Ellis:** Do not turn to your legal adviser; he probably wrote it. Let us ask someone like Mr. Sinclair, whom I know and can talk to. You tell us what it is about.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I would love to have the person accountable answer for the question.

**Mr. Fiorita:** Mr. Chairman, I did not write it, but I was there when it was written. The particular wording now in proposed section 7.3 was intended to provide for the liability of . . . for example, in the case of the pilot when the co-pilot is flying the aircraft with the consent of the pilot. In most cases, they are the only two people in the cockpit; they are the only two people who know what happened when a particular violation may have taken place. That was really the intent of the provision.

The problem we had to face was trying to deal with this without creating a reverse onus provision, which would put us in violation of the Canadian Charter of Rights and Freedoms. It initially spoke about the liability of the pilot or co-pilot,

## [Translation]

raisons de croire que quelque chose ne va pas chez son patient à cause de ses antécédents personnels. Il demeure possible qu'un examen médical annuel effectué par un médecin de l'aviation ne permette pas de déceler une maladie cardiaque qui cependant l'aurait été par le praticien privé si ce dernier avait décidé d'envoyer M. Jones subir les examens appropriés, par exemple.

**M. Angus:** Je vous remercie, monsieur le président. Je devrai réfléchir à cette question.

**Le président:** J'ai l'impression que vous vous essayez aussi à la psychiatrie, n'est-ce pas? Ou que vous le pourriez.

**M. Sinclair:** Oui, monsieur.

**Le président:** Monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Si personne d'autre n'a de questions au sujet de cet article, je vais poursuivre.

**Le président:** Continuons donc.

**M. Ellis:** À moins que quelqu'un ne s'y oppose, j'aimerais aller directement au bas de la page 7 du mémoire pour discuter de la formulation du paragraphe 7.3 dont j'allais parler il y a quelques instants, je n'ai aucune question au sujet des articles précédents, mais au sujet de celui-là . . . je l'ai lu et il y a certainement à mon avis une façon plus facile de l'écrire:

7.3(1) Lorsqu'une personne peut être poursuivie en raison d'une infraction à la présente partie ou à ses textes d'application relative à un aéronef, le propriétaire peut être poursuivi, et encourir la peine prévue à moins que, lors de l'infraction, l'aéronef n'ait été en possession d'un tiers sans le consentement du propriétaire.

Et l'article continue sur le même sujet. Franchement, je n'ai aucune idée de ce que cela veut dire. Je pense avoir une assez bonne idée de ce qu'ils veulent dire, mais il serait certainement possible de le dire d'une façon plus facile à comprendre.

**M. Sinclair:** Monsieur le président . . .

**M. Ellis:** Ne demandez pas à votre conseiller juridique; c'est probablement lui qui l'a rédigé. Demandons plutôt à quelqu'un comme M. Sinclair, que je connais et à qui je peux parler. Dites-nous de quoi il s'agit.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, j'aimerais que la personne responsable réponde à la question.

**M. Fiorita:** Monsieur le président, je ne l'ai pas rédigé, mais j'étais présent lorsqu'il a été rédigé. La formulation particulière de l'article 7.3 visait à prévoir des dispositions pour la responsabilité de . . . par exemple, dans le cas du pilote lorsque le co-pilote est aux commandes de l'aéronef avec le consentement du pilote. Dans la plupart des cas, les 2 sont seuls dans l'habitacle; ils sont les 2 seuls à savoir ce qui s'est passé en cas d'infraction particulière. Voilà l'intention réelle de la disposition.

Nous avons essayé de prévoir ce genre de situation en évitant de retourner le fardeau de la preuve, ce qui aurait été contraire à la Charte canadienne des droits et libertés. À l'origine, il était question de la responsabilité du pilote ou du

[Texte]

unless the pilot showed that the co-pilot operated the aircraft without the consent of the pilot. This created a reverse onus provision which, as you may know already, has been struck down by the Supreme Court of Canada in the Narcotics Control Act for possession of marijuana.

This is why the wording now there is trying to get around that; perhaps it is not clear, but I think it does get around the reverse onus provision. Thank you.

**Mr. Ellis:** I am not a whole lot better off, Mr. Chairman. I do not know whether you are or not.

**The Chairman:** You are trying to draw a broad enough net here to cover either situation in terms of liability.

**Mr. Fiorita:** No. It is addressed simply to the individual who was not actually flying the aircraft. It is addressed to the individual who is responsible because he consented to the other person flying the aircraft. It is the vicarious liability provision really, for lack of a better term. Again the wording is convoluted, but it is intended to avoid the reverse onus provision of the charter.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, let us move on to paragraph 7.3.(2), where we are not talking about a pilot and a co-pilot. If you have a pilot and a co-pilot in a small aircraft, one will lie and the other will swear to it if they get into trouble. Let us look at the next one in which, if I read it correctly, we are talking about the difference between an operator and a pilot. I presume in this case, we are talking operator on the ground. What are we saying here? What does paragraph 7.3(2) say?

**Mr. Fiorita:** Mr. Chairman, that is intended to deal with the same type of situation as in the case of automobiles, where the registered owner of the automobile may not be driving the car at the time that a particular traffic violation may have taken place. Again it is really a question of choosing the right words to express that idea; perhaps there is some lack of clarity in the words; we can fix that up.

**Mr. Ellis:** But you pause there. You started off with the analogy of someone other than the owner driving an automobile. A violation takes place. Then what happens? You did not finish your analogy. What does this say?

**Mr. Fiorita:** This says that, if the aircraft was being operated by the owner, the owner would have been liable for a particular offence.

**Mr. Ellis:** Operator.

**Mr. Fiorita:** I am sorry; it is the other way around. And if the operator could be prosecuted . . .

**Mr. Ellis:** I am glad you are having difficulties.

**Mr. Fiorita:** —for for a particular offence, the owner is then also liable for that same offence.

[Traduction]

co-pilote, à moins que le pilote n'ait pu établir que le co-pilote était aux commandes de l'aéronef sans le consentement du pilote. Cette disposition retournait le fardeau de la preuve, ce qui a été rejeté, comme vous le savez déjà, par la Cour Suprême du Canada dans sa décision concernant la possession de marijuana aux termes de la Loi sur les stupéfiants.

C'est pourquoi la disposition est formulée de cette façon; ce n'est peut-être pas clair, mais elle permet à mon avis d'éviter de retourner le fardeau de la preuve. Merci.

**M. Ellis:** Ce n'est pas beaucoup plus clair, monsieur le président. Je ne sais pas si vous êtes du même avis que moi.

**Le président:** Vous essayez de formuler une disposition assez complète pour prévoir les 2 situations, en ce qui a trait à la responsabilité.

**M. Fiorita:** Non. Elle ne vise que le particulier qui n'était pas réellement aux commandes de l'aéronef. Elle vise le particulier qui est responsable parce qu'il a consenti à ce que l'autre prenne les commandes de l'aéronef. Il s'agit en fait de la responsabilité pour la faute d'autrui, à défaut de meilleure expression. Là encore, la formulation est compliquée, mais elle a pour but d'éviter de retourner le fardeau de la preuve.

**M. Ellis:** Monsieur le président, passons maintenant à l'alinéa 7.3(2), où il n'est pas question d'un pilote ni d'un co-pilote. S'il y a un pilote et un co-pilote dans un petit aéronef, l'un des 2 mentira et l'autre va jurer que c'est vrai s'ils ont des difficultés. Passons maintenant à l'article suivant, où l'on parle, je crois, de la différence entre l'utilisateur et le pilote. J'imagine que nous parlons ici de l'utilisateur au sol. Qu'est-ce que cela veut dire? Quel est le sens du paragraphe 7.3(2)?

**M. Fiorita:** Monsieur le président, cet article a pour but de faire face au même genre de situation que dans le cas des automobiles, où le propriétaire enregistré de l'automobile n'est peut-être pas au volant de la voiture au moment d'une infraction particulière au code de la route. Une fois de plus, il s'agit réellement de trouver les mots justes pour exprimer cette idée; ce n'est peut-être pas très clair; nous pouvons y remédier.

**M. Ellis:** Mais vous vous êtes arrêté là. Vous avez commencé à parler de quelqu'un d'autre que le propriétaire au volant d'une automobile. Une infraction se produit. Qu'est-ce qui arrive ensuite? Vous n'avez pas terminé votre analogie. Qu'est-ce que cela veut dire?

**M. Fiorita:** Cela veut dire que si le propriétaire de l'aéronef en est l'utilisateur, le propriétaire serait responsable en cas d'infraction.

**M. Ellis:** L'utilisateur.

**M. Fiorita:** Je vous demande pardon; c'est l'inverse. Si l'utilisateur pouvait être poursuivi . . .

**M. Ellis:** Je suis heureux de voir que vous avez des difficultés.

**M. Fiorita:** . . . pour une infraction particulière, le propriétaire est alors également responsable de la même infraction.

[Text]

[Translation]

• 1200

**Mr. Ellis:** I own an airplane, and I have for many years, so let us use that as an example. I allow willingly someone else to fly it and they do something either stupid or wilfully malicious, whichever, would not the charges be against the person flying the aircraft? Are you saying that while I am sitting here today if there is someone out flying my airplane and buzzes a herd of cows at 40 feet off the deck and destroys their lactation I am liable? Is that what you are saying, if you cannot get at the guy who was flying the airplane? What are we actually saying here?

**Mr. Fiorita:** Yes, that is right. If there is a provision in the regulations that would have created an offence in the case of the operator of the aircraft, then if the aircraft was in possession of the operator, with your consent, you may be proceeded against for that same offence. That is correct. It is a vicarious liability. You can be liable for the acts of someone else in the same way as in a civil suit you can be liable for the acts of your servant if you are a master.

**Mr. Ellis:** What you are saying then is that you had better not loan your aircraft.

**Mr. Fiorita:** Or, if you do loan it, be careful to whom you loan it.

**The Chairman:** I presume you have looked at—and I have not checked it lately—the draftsmanship between the Motor Vehicle Act and here. I know the Charter of Rights has come in since a lot of that. I do not remember the Motor Vehicle Act being quite as convoluted as this between the owner and the operator. But perhaps it now is. I am not sure. I think we should look at that.

**Mr. Ellis:** May I just interject to that? In the situation—and it is quite common in aircraft ownership—where two or three persons own the same aircraft, or shares in the same aircraft, does each of them become liable if one commits an indiscretion?

**Mr. Fiorita:** I cannot vouch for the wisdom of this, but certainly that is the intent, and that is what this accomplishes.

**The Chairman:** Mr. Rompkey.

**Mr. Rompkey:** Is this any different from what we have now? It says here that the purpose of this section is to retain the vicarious liability provision now found in the air regulations. How is this different from what we have now?

**Mr. Fiorita:** It is not different, it is simply putting it into the statute where it is more sustainable in the law.

**Mr. Rompkey:** Is it making the wording clearer?

**Mr. Fiorita:** It is eliminating, as I indicated before, the reverse onus type of wording which is now in the air regulations, which is invalid under the charter.

**M. Ellis:** Je suis propriétaire d'un avion depuis de nombreuses années, prenons donc mon cas en exemple. Si j'autorise une autre personne à piloter mon avion et qu'elle se conduit de façon irréfléchie ou malveillante, peu importe, les accusations ne seront-elles pas portées contre la personne qui pilotait l'avion? Êtes-vous en train de me dire que je suis responsable si quelqu'un pilote mon avion en ce moment, qu'il perturbe un troupeau de vaches en passant à 40 pieds au-dessus de leurs têtes et qu'à la suite de cela elles ne produisent plus de lait? Est-ce là ce qui arrive si vous ne pouvez mettre la main sur la personne qui pilotait l'avion? Est-ce bien là ce qui se produit?

**M. Fiorita:** En effet. Si l'utilisateur d'un aéronef enfreint une disposition du règlement pendant qu'il est en possession de l'aéronef avec votre consentement, vous pouvez effectivement être poursuivi pour la même infraction. Il s'agit d'une responsabilité pour la faute d'autrui. Vous pouvez être responsable de la conduite d'autrui de la même façon que vous pouvez être responsable de la conduite d'un de vos employés dans une poursuite civile.

**M. Ellis:** Cela revient à dire qu'il vaut mieux ne pas prêter son avion.

**M. Fiorita:** En tous cas, si vous le faites, choisissez avec soin la personne à qui vous le prêtez.

**Le président:** Je suppose que vous avez examiné la façon dont est formulée la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, ce que je n'ai pas fait dernièrement. Je sais que la Charte des droits est entrée en vigueur depuis. Je ne me souviens pas que la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles était aussi compliquée que ce projet de Loi dans ses dispositions touchant les propriétaires et les utilisateurs. Peut-être l'est-elle maintenant. Je n'en sais rien. Nous devrions peut-être y jeter un coup d'oeil.

**M. Ellis:** Puis-je poser une question à ce sujet? À supposer que 2 ou 3 personnes soient propriétaires du même aéronef ou qu'elles aient des intérêts dans un même aéronef, ce qui est du reste très fréquent, chacun est-il responsable si l'un d'entre eux commet une imprudence?

**M. Fiorita:** Je ne saurais dire si cette disposition est légitime, mais c'est certainement là son intention et c'est là son effet.

**Le président:** Monsieur Rompkey.

**M. Rompkey:** Est-ce différent de ce qui se passe actuellement? On dit ici que l'objet de cet article est de maintenir la responsabilité pour la faute d'autrui, responsabilité qui est présentement stipulée dans le Règlement de l'Air. En quoi est-ce différent de ce qui est prévu actuellement?

**M. Fiorita:** Ce n'est pas différent. Il s'agit simplement d'en faire mention dans la Loi de façon que cela soit plus facilement défendable devant les tribunaux.

**M. Rompkey:** S'agit-il de rendre la formulation plus claire?

**M. Fiorita:** Comme je l'ai dit, il s'agit d'éliminer la possibilité de retourner le fardeau de la preuve qui est en ce moment

[Texte]

**Mr. Forrestall:** Moving it out of the regulations to the act and changing the reverse onus.

**Mr. Fiorita:** That is correct.

**The Chairman:** That is right, vicarious liability was there before in the regulations. It is now in the proposed act with recognition of the onus clause in the Charter of Rights.

**Mr. Fiorita:** Mr. Chairman, the existing provision in the air regulations provides that the owner is liable unless he proves that the aircraft was in the possession of the operator without his consent. That is a reverse onus provision. It now changed that. The prosecution has to show that the aircraft was in the possession of the operator without the consent of the owner.

**Mr. Ellis:** But Mr. Chairman, in the case of most FBOs, their business is leasing aircraft. The Ottawa Flying Club out here maybe have 30 or 40 of them. Central Airways down in Toronto at the island have 130 aircraft, and their business is leasing them out. That is what they do. Are they . . .

**The Chairman:** But in the contract they may have some provision to protect them from vicarious liability.

**Mr. Ellis:** Well, can they have that? I gather they cannot have that.

**Mr. Fiorita:** No, Mr. Chairman, they could not exclude by contract what the statute would require them to do.

**The Chairman:** Well then, they were covered the same way before by regulation?

**Mr. Fiorita:** Oh, yes, the regulations do provide for the liability of the owner for the acts of the operator of the aircraft. The lessee in this case.

**Mr. Ellis:** With all due respect I can think of instances—I can think of one instance in particular about six years ago where an aircraft was leased from a flying club and there was an accident and six people were killed in an Arrow-6. I mean, the flying club was in the business of leasing that airplane out and the person who signed the lease had sufficient hours to justify allowing him to take that aircraft across country. I know it is very tragic, but does that mean that in every instance that happens the likelihood is that the lessor is going to be wiped out? That is really what it sounds like.

• 1205

**Mr. Fiorita:** Mr. Chairman, there is a situation where there is a particular defence provision, section 7.4, which could be resorted to by the owner. It says:

[Traduction]

prévu dans le Règlement de l'Air et qui n'est pas valable en vertu de la Charte.

**M. Forrestall:** Il faut supprimer cela du règlement pour l'intégrer dans la Loi et modifier le texte du fardeau de la preuve.

**M. Fiorita:** C'est bien cela.

**Le président:** La responsabilité pour la faute d'autrui a effectivement été indiquée d'abord dans le règlement. Le projet de Loi en fait maintenant mention et tient compte de la disposition de la Charte des droits qui a trait au fardeau de la preuve.

**M. Fiorita:** Monsieur le président, le Règlement de l'Air présentement en vigueur prévoit que le propriétaire est responsable à moins qu'il ne prouve que l'utilisateur se trouvait en possession de l'aéronef sans son consentement. Cette disposition permet de retourner le fardeau de la preuve. Cela est maintenant changé. Le plaignant doit maintenant prouver que l'utilisateur était en possession de l'aéronef sans le consentement du propriétaire.

**M. Ellis:** Mais monsieur le président, la majorité des concessionnaires de services aéronautiques dans les aéroports louent des aéronefs. Dans la région, l'*Ottawa Flying Club* en possède 30 ou 40. À Toronto, Central Airways possède 130 aéronefs qu'il loue. Voilà en quoi consistent leurs activités. Sont-ils . . .

**Le président:** Ils ont peut-être prévu dans leur contrat une disposition qui les dégage de toute responsabilité pour la faute d'autrui.

**M. Ellis:** Peuvent-ils inclure ce genre de clause? Je ne le pense pas.

**M. Fiorita:** Non, monsieur le président, ils ne peuvent se soustraire dans un contrat à ce que la Loi exige d'eux.

**Le président:** Donc, auparavant ils étaient visés de la même façon par le règlement?

**M. Fiorita:** En effet. Le règlement stipule que le propriétaire est responsable des actes de l'utilisateur de l'aéronef, c'est-à-dire celui qui loue l'aéronef en pareil cas.

**M. Ellis:** Sans vouloir vous contredire, je pense à des situations particulières, je me souviens notamment d'un cas où, il y a environ 6 ans, un Arrow-6 loué à un aéro-club a eu un accident entraînant la mort de 6 personnes. L'aéro-club louait des avions et la personne qui a signé le contrat avait accumulé suffisamment d'heures de vol pour pouvoir traverser le pays en avion. Je sais que c'est tragique, mais est-ce que chaque fois qu'un événement du genre se produira l'entreprise qui loue des avions sera acculé à la faillite? C'est en tout cas ce que cela semble signifier.

**M. Fiorita:** Monsieur le président, le propriétaire peut, dans certains cas, invoquer une disposition particulière pour sa défense. L'article 7.4 prévoit en effet ce qui suit:

## [Text]

No person shall be found to have contravened the provision of this Part or of any regulation or order made under this Part if the person took all reasonable steps to comply with the provision.

That is the only defence available.

**The Chairman:** As I understand it, what is in the act or bill is already in the regulations in terms of vicarious liability, whether it is flying club, lessee, lessor, and you are putting it in the bill and also recognizing and turning the onus of proof around because of the Charter of Rights. But the same legal liability is there.

**Mr. Fiorita:** That is correct. Not for all the individuals, but there is no aerodrome operator liability in the regulations at present, vicariously, but there is for the owner-operator of an aircraft.

**The Chairman:** So you are extending it in that case.

**Mr. Fiorita:** Yes, it is also extended to include certain other parties.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I would just like to respond briefly to Mr. Ellis' question and then possibly ask Mr. Lafleur to elaborate on it a little bit. In the example that you mention, if the person leasing the aircraft leased it to a properly licensed pilot for a proper journey, and followed through with good faith and had no knowledge of any untoward usage of the airplane or any defect in the operating pilot's licence, then it is my understanding that such lessor would, in fact, be protected under law, having acted in a reasonable fashion.

Mr. Lafleur may want to comment further.

**Mr. Bob Lafleur (Assistant Administrator, Air Regulations, Department of Transport):** As was pointed out, the liability as struck in the bill exists now in the regulations, and this is one of a number of provisions which we felt were important enough and dealt with individual rights that should be moved into the act rather than remain in the regulations as they are.

As we proceeded to do that, we were of course caught by the provisions of the Charter of Rights and therefore had to revert to this somewhat convoluted wording in order to achieve the equivalent purpose without being in violation of the Charter of Rights.

I would like to point out as well that we appear to be concentrating on pilot infractions. In fact, this provision addresses many other types of infractions, some of which it would not be proper to charge the pilot with. For example, in flying an aircraft which is not airworthy. Somebody who borrows an aircraft for a couple of hours may have no way of knowing what the history of maintenance of the aircraft might be. In a case like that, of course, it would be more proper to charge the owner. And in that case we would charge the owner

## [Translation]

nul ne peut être reconnu coupable d'avoir contrevenu à la présente partie ou à ses textes d'application s'il a pris toutes les mesures appropriées pour s'y conformer.

C'est le seul moyen de défense, dont il dispose.

**Le président:** Si j'ai bien compris, ce que la loi ou le projet de loi dit au sujet de la responsabilité pour la faute d'autrui est déjà prévu dans le Règlement, qu'il soit question d'un aéroclub, de quelqu'un qui offre des aéronefs en location ou d'une personne qui en loue un; vous en faites mention dans le projet de loi et vous reconnaissez et inversez le fardeau de la preuve en raison de la Charte des droits. La responsabilité devant la loi est toutefois la même.

**M. Fiorita:** En effet. Pas pour tout le monde cependant; le règlement actuel ne fait pas mention de la responsabilité d'un exploitant d'aérodrome par la faute d'autrui, mais cette responsabilité existe pour le propriétaire-utilisateur d'un aéronef.

**Le président:** Les dispositions sont donc élargies dans ce cas.

**M. Fiorita:** Oui. Elles incluent aussi certaines autres parties.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, j'aimerais simplement répondre brièvement à M. Ellis. Peut-être M. Lafleur voudrait-il ensuite apporter certaines précisions. Dans l'exemple que vous donnez si la personne qui offre des aéronefs en location en a loué un à un pilote détenteur d'un brevet en règle, pour un vol approprié, qu'elle a toujours été de bonne foi et qu'elle n'était pas au courant de l'utilisation irrégulière de l'aéronef ou de toute irrégularité concernant le brevet du pilote, je pense qu'en pareil cas, la personne qui loue des aéronefs est protégée en vertu de la loi étant qu'elle s'est comportée de façon appropriée.

M. Lafleur a peut-être quelque chose à ajouter à ce sujet.

**M. Bob Lafleur (administrateur adjoint, Règlement de l'Air, ministère des Transports):** Comme vous l'avez indiqué, la responsabilité mentionnée dans le projet de loi est actuellement prévue dans le règlement; c'est là l'une des nombreuses dispositions qui traitent des droits individuels et qui sont, à notre avis, suffisamment importantes pour être incluses dans la loi plutôt que d'être simplement mentionnées dans le règlement comme c'est le cas actuellement.

Lorsque nous nous sommes attelés à cette tâche, nous nous sommes heurtés aux dispositions de la Charte des droits et avons dû revenir à cette formulation quelque peu tortueuse de façon à en arriver aux mêmes fins sans contrevenir à la Charte des droits.

J'aimerais signaler que si nous semblons insister sur les infractions commises par les pilotes, cette disposition vise en fait de nombreux autres types d'infractions dont certaines ne peuvent être imputées au pilote. Prenons le cas d'une personne qui pilote un aéronef qui n'est pas en état de voler. Quelqu'un qui emprunte un aéronef pour quelques heures n'a peut-être pas les moyens de savoir si celui-ci a été entretenu convenablement. Bien entendu, dans un tel cas, il serait plus indiqué de porter les accusations contre le propriétaire. Le propriétaire

[Texte]

under these provisions, he always having the defence that is provided in section 7.4 that if he took all reasonable means to ensure that his aircraft was airworthy, would be able to defend against the charge.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I have no further questions at this point.

**The Chairman:** Fine. Is that it in terms of questions to Mr. Sinclair at this stage?

That is very interesting. I must say that if no other members want to ask questions at this time we will adjourn the meeting until Thursday at 9.30 a.m. when the Canadian Medical Association and the Air Transport Association will be before us for 9.30 a.m and 3.30 p.m., without necessarily the officials, although they may have some interested observers to be called. Then on Tuesday at 9.30 a.m. we have the Canadian Association of Optometrists, the Canadian Business Aircraft Association and the Canadian Air Line Pilots Association and that will certainly be 9.30 a.m., 3.30 p.m. and may very well go into the night as we hopefully get into clause-by-clause study with the votes.

[Traduction]

inculpé en vertu de ces dispositions pourra toujours invoquer l'article 7.4 pour se défendre; il pourra indiquer qu'il a pris tous les moyens appropriés pour s'assurer que son aéronef était en état de voler.

**M. Ellis:** Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions pour le moment.

**Le président:** Très bien. Est-ce tout pour l'instant en ce qui concerne les questions à M. Sinclair?

La discussion est très intéressante. Cela dit, personne d'autre n'a de questions pour le moment, nous suspendrons la réunion jusqu'à jeudi matin, à 9h30. Nous rencontrerons alors l'Association médicale canadienne et l'Air Transport Association à 9h30 et à 1h530; nous ne rencontrerons pas nécessairement leurs représentants officiels, mais certains observateurs intéressants pourront peut-être apporter leur témoignage. Mardi, à 9h30, nous rencontrerons l'Association canadienne des optométristes, la *Canadian Business Aircraft Association* et l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes; les travaux débiteront à 9h30, se poursuivront certainement à 15h30 et pourraient très bien continuer en soirée si nous pouvons en arriver à l'étude article par article du projet de loi et aux votes qui s'y rapportent.

• 1210

So thank you. The meeting stands adjourned.

Je vous remercie. La séance est levée.



## APPENDIX "TRPT-3"

To: All members of the House of Commons  
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION

From: COPA -- The Canadian Owners and Pilots Association

Re: COPA's response to various provisions contained  
in Bill C-36

---

Introductory Comments

All M.P.'s should be mindful of the fact that statistics show that Canadians are the most air minded people in the world. There are more pilots and aircraft owners per capita in Canada than in any other country including the great U.S.A., and, our air safety record is second to none. Canadians obviously have a deep-rooted passion for aviation. It follows, therefore, that Canadian airmen will have considerable interest in all legislation and regulatory proposals which may affect their privileges to operate aircraft for utility and practical purposes. 98% of all aircraft registered in Canada are considered non-airline and most of the operators of these general aviation aircraft are represented by COPA.

COPA was democratically founded in 1952 and in 33 years has grown to become Canada's largest national association of pilots and aircraft owners having approximately 20,000 members. The membership-at-large is free to nominate directorship candidates and then elect by secret ballot a board of directors bi-annually. The board elects their officers annually.

Flying businessman Russ Beach of Smiths Falls, Ontario, who personally pilots his own corporate jet aircraft, has been re-elected President of COPA for fifteen consecutive terms of office. He heads all COPA delegations and is the chief executive officer.

COPA is most pleased with the Transport Minister's initiative to amend the Aeronautics Act and we consider that it represents a giant step forward to provide Canada's aviation industry with updated and progressive regulations. We are also most pleased with the creation of a TRIBUNAL to hear appeals from those airmen who consider that their license suspension was unfair or unwarranted. We were very glad to see that the public is to be given sixty days notice of proposed changes in the regulations and orders. We are generally in agreement with the various aspects of the subject BILL and are not fundamentally opposed to most of the main issues but we do have some concerns and these are expressed as follows: -

---

Re: Section

3.2 -

Responsibilities  
of Minister

COPA would prefer that the various responsibilities of the Minister be considered a 'duty' and in this regard we consider that the wording as spelled out in the former section 3 to be superior to what is now being proposed. COPA considers that the present wording can lead to government-industry problems in the future. Even today, COPA has difficulty at times convincing Transport Canada officials to heed recommendations made in the public interest.

---

Re Section 3.4 and 3.5  
Charges

COPA recommends that a new section be provided that would enable operators, who consider that their charges under dispute to be unfair or unwarranted, to appeal such charges before a TRIBUNAL without having to go before the courts to contest the charges. Hundreds of aircraft operators have received incorrect charges as a result of Transport Canada's computer billing error

---

Re: Section 3.4 (5)  
(Page 7)

COPA feels strongly that this section should be changed to read that only the 'OPERATOR' of the aircraft is liable for payment of charges. It is most unfair to expect that the owner of an aircraft located two thousand miles away, is responsible for charges of an aircraft he leased out on a 5-year agreement.

---

Re: Section 4 (b)  
Insurance  
(Page 15  
second para  
from top of  
page).

This section reads that owners and operators of aircraft shall be required to carry liability insurance. COPA feels strongly that this section should be amended slightly to read that either the owner or the operator (but not both) be required to carry insurance. In Canada to-day liability insurance may be purchased by pilots who do not own aircraft. Some aircraft owners may never carry insurance but the operator does in fact carry it. The law must be clear that both parties are not required to carry insurance but rather either one or the other.

Re: Section

4 (4)

Airport Zoning

(Page 17)

COPA's 30 plus years of practical experience in airport operations and licensing matters leads us to recommend that this section be amended to include the words '...the height of...' at the beginning of the third line. This would assure that once an airport is considered to be properly zoned on the basis of known adjacent structures, that the onus is on the owners of such structures to maintain the present heights that were in place when the airport was zoned in the first place.

---

Re: Section

5.2

COPA considers that a new section (d) should be provided to form a second paragraph at the top of page 23 to read: (d) is mailed to all key aviation associations in Canada.

The reason for this recommendation is to enable the industry to have knowledge of rule-changing items. Section 5 (2) (a) proposes that notice of regulatory changes need not be given if in the 'opinion' of the person who proposes it, it is not important. COPA might think that it is important.

Re: Section

5.5

Medical

Information

COPA believes that this section should be deleted entirely as it could be very damaging in its present form.

COPA believes that this section is contrary to the public interest as it will serve to encourage pilots to hide their illnesses.

If this provision is allowed to stand it will result in pilots refraining from seeking medical advice when they feel ill for fear that the doctor concerned will have the matter reported which will go on their file. They will consider that such information may some day be used to deny them a preferred flying position.

COPA considers that air safety will be furthered when pilots feel free to discuss their medical problems with a doctor they can trust. This will encourage pilots to frequently seek medical advice if they know that such counselling will be treated as confidential.

In the past there may have been evidence that some pilots tried to hide a medical problem but that may have been because of the ruthless manner in which pilot license suspensions were made by DOT enforcement officers and, because there was no appeal procedure (i.e. TRIBUNAL). Pilots may have felt that there was no way in

which they could prove their physical competence if an assessment was negative.

The provisions of section 5.5 will create considerable distrust between pilots and the medical profession and could possibly lead to civil law suit action brought against doctors by airmen who allege that their livelihood was jeopardized because of an opinion their physician filed with the Minister.

COPA believes that the intent of this section is now redundant because of the new proposed provisions in the BILL.

---

Section 5.9.

Appeals of

Document

Suspension

COPA is concerned that the provisions incorporated in this section do not make it clear as to the nature of handling appeals of license suspensions before the TRIBUNAL. For instance. (1) Is a pilot appearing before the TRIBUNAL required to prove that a DOT Enforcement Inspector or RCMP officer made an error in reporting an alleged infraction of a regulation? (2) Will the TRIBUNAL require that the DOT Enforcement Inspector or RCMP officer concerned be present to offer testimony as to why they suspended one's license in the first place? (3) Is a pilot required to admit that he contravened a regulation but ask for

clemency on grounds that he acted prudently due to extraordinary circumstances?

Re: Section

5.9 (1)

COPA considers that this section should be amended to read 'sixty days' instead of 'thirty days'. COPA knows that Canadian pilots flying in the arctic, fighting bush fires in remote areas, etc., can't possibly have time to launch an appeal against a license suspension within a 30-day period the postal service being what it is. COPA considers a 60-day period to be more reasonable.

---

Re: Section

7.6 (1) (d)

COPA considers that this section should contain a provision to enable the owner, operator or pilot of an aircraft to appeal action taken to detain an aircraft. A DOT Inspector may detain an aircraft based on an error in personal judgement. The right of appeal is in keeping with other provisions of Canadian justice and fairness.

---

Re: Section

7.3

(1) (2) (3) (4)

COPA considers that the wording of all sections on page 44 to be such that the average person reading it will be confused.

We strongly recommend that this entire section be re-drafted and couched in terms that leave no doubt as to the intent of the provision. It is very incomprehensible in its present form.

Re: Section

7.4

(Page 45 top).

Added to this section should be the words  
' ,...and was not a party to any contravention or alleged contravention of regulations made under this Part.'

The foregoing recommendation is to enable owners and renters of aircraft who lease aircraft to third parties to be absolved of blame for any action that might arise from the flying operation of the aircraft.

---

General  
Provision

Throughout the BILL COPA feels that wherever the word 'owner of an aircraft' appears it should be changed to read 'registered owner....' There are dozens of instances in the aircraft leasing business where the real/legal owner (the party who paid for the aircraft) is not the person or party in whose name the aircraft is registered. It is the registered owner of the aircraft who must be responsible for complying with these provisions and not the bankers or finance companies that provided funds and who hold the mortgage on it.

## APPENDICE "TRPT-3"

C-36.3

À: Tous les membres du  
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
de la Chambre des communes

De: COPA -- Canadian Owners and Pilots Association

Objet: Observations sur diverses dispositions du projet de  
loi C-36

---

Introduction

Nous tenons à rappeler à tous les députés, que statistiquement, les Canadiens sont le peuple du monde que l'aéronautique intéresse le plus. On compte plus de pilotes et de propriétaires d'aéronef par habitant au Canada que dans tout autre pays, y compris le vaste territoire des États-Unis et notre réputation en matière de sécurité aérienne est encore inégalée. De toute évidence, les Canadiens ont une passion enracinée pour l'aviation. C'est donc dire que les aviateurs canadiens s'intéressent particulièrement à toutes les lois et à tous les projets de règlement qui risquent de modifier leur droit d'utiliser un aéronef à des fins utilitaires et pratiques; 98 pour cent de tous les aéronefs immatriculés au Canada sont considérés comme non commerciaux et la plupart de leurs utilisateurs sont représentés par la COPA.

Organisme démocratique, la COPA a été fondée en 1952 et en 33 ans, est devenue l'association nationale la plus importante de pilotes et de propriétaires d'aéronef. Elle compte environ 20 000 membres qui sont libres de présenter des candidats aux postes de direction et qui élisent ensuite par scrutin secret un conseil d'administration tous les six mois. En retour, le conseil d'admi-

nistration élit ses membres tous les ans. L'homme d'affaires et aviateur Russ Beach de Smiths Falls en Ontario, qui pilote personnellement l'avion 5 réaction de sa société, a été réélu président de la COPA, se voyant ainsi confier un quinzième mandat consécutif. C'est lui qui dirige toutes les délégations de l'association et qui en est le mandataire général.

Notre association se réjouit de l'initiative du ministre des Transports de modifier la Loi sur l'aéronautique. À notre avis, on vient de faire un pas de géant pour donner à l'industrie aéronautique canadienne des règlements à jour et de nature progressiste. En outre, nous nous réjouissons de la création d'un tribunal chargé d'entendre les appels des aviateurs qui considèrent la suspension de leur licence comme injuste ou injustifiée. Nous sommes aussi heureux de constater que les préavis de modification aux règlements et aux arrêtés doivent être donnés soixante jours à l'avance. De façon générale, nous acceptons les divers aspects du projet de loi et ne nous opposons pas en principe à l'ensemble de ses dispositions, bien que nous ayons quelques objections à soulever. Elles sont les suivantes:

---

Paragraphe 3.2 - Notre association préférerait que les diverses attributions du Ministre soient considérées comme des "fonctions" et, à cet égard, nous considérons que le libellé de l'article 3 proposé antérieurement est supérieur au libellé actuel. Nous croyons que de telles dispositions risquent de créer des problèmes entre l'industrie et le gouvernement. Même aujourd'hui, nous avons parfois des difficultés à convaincre les fonctionnaires de Transports Canada de tenir compte de recommandations que nous faisons dans l'intérêt du public.

Attributions  
du Ministre

Paragraphes 3.4 et 3.5

Redevances

La COPA recommande l'insertion d'un nouvel article pour permettre aux utilisateurs d'aéronef qui considèrent que les redevances en litige sont injustes ou injustifiées d'interjeter appel devant un TRIBUNAL spécial sans devoir recourir aux tribunaux habituels pour une telle contestation. Des centaines d'utilisateurs d'aéronef se sont vus imposer des redevances injustifiées par suite d'erreurs de facturation de l'ordinateur de Transports Canada.

Paragraphe 3.4 (5)

(page 7)

La COPA estime que ce paragraphe devrait être modifié pour disposer que seul L'UTILISATEUR de l'aéronef est tenu de payer les redevances. Il est tout à fait injuste de s'attendre à ce que le propriétaire d'un aéronef qui est à deux mille milles de distance soit responsable des redevances imposées pour un aéronef qu'il a loué aux termes d'un contrat de 5 ans.

Paragraphe 4 b)

Assurance-responsabilité

(page 15, deuxième paragraphe du haut)

Ce paragraphe dispose que le propriétaire et l'utilisateur d'un aéronef sont tenus de contracter une assurance-responsabilité. Nous estimons que cette disposition devrait être légèrement modifiée pour faire en sorte que soit le propriétaire, soit l'utilisateur (mais non les deux), soit tenu de contracter une assurance. Au Canada, une assurance-responsabilité peut être souscrite aujourd'hui par des pilotes qui ne possèdent pas un aéronef. Certains propriétaires d'aéronef ne souscriront peut-être jamais d'assurance alors que l'utilisateur lui, le fait. La loi doit être claire et

préciser que les deux parties ne sont pas tenues de contracter une assurance, mais qu'une telle obligation incombe à l'un ou à l'autre, soit au propriétaire, soit à l'utilisateur.

---

Paragraphe

4 (4)

Notre association comptant plus de 30 ans d'expérience en matière d'exploitation d'aéroport et de délivrance de licence, nous recommandons que ce paragraphe soit modifié

Zonage des

aéroports

pour y inclure dans la version anglaise les termes "the height of" au début de la troisième ligne. Ainsi, nous serons assurés qu'une fois la rouage d'un aéroport effectué et les structures adjacentes bien connues, il incombera aux propriétaires de ces bâtiments de ne pas modifier la hauteur à laquelle ces bâtiments ont été construits au moment où le zonage de l'aéroport a été établi.

(page 17)

---

Paragraphe 5.2

Nous considérons qu'un nouvel alinéa d) devrait former un deuxième paragraphe en haut de la page 23 et se lire ainsi: d) le texte d'application est envoyé par la poste à toutes les grandes sociétés d'aéronautique au Canada.

Nous présentons cette recommandation afin que l'industrie soit au courant des changements de règlement. L'alinéa 5 (2) a) dispose qu'il est fait exception à la publication dans les cas suivants: si le texte d'application n'apporte pas, selon son auteur, de modification de fond notable aux textes d'application en vigueur. Nous pensons qu'il pourrait en être tout autrement.

Paragraphe 5.5      Nous croyons que ce paragraphe devrait être supprimé car, dans sa forme actuelle, il risque d'être préjudiciable à certaines personnes.

Renseignements

médicaux

Nous estimons en outre qu'il va à l'encontre de l'intérêt du public car il incitera les pilotes à ne pas dévoiler leur état de santé.

Si cette disposition n'est pas abrogée, elle aura pour effet d'inciter les pilotes à s'abstenir de consulter leur médecin lorsqu'ils seront malades, de crainte que celui-ci fasse rapport de leur état de santé aux autorités compétentes. Ils pourraient croire que les renseignements inscrits dans leur dossier seront utilisés un jour pour leur refuser un poste.

Nous considérons que la sécurité aérienne s'en trouvera améliorée lorsque les pilotes se sentiront libres de discuter de leurs problèmes médicaux avec un médecin en qui ils ont confiance. Ainsi, ils auront tendance à consulter souvent leur médecin s'ils savent que leur dossier sera tenu confidentiel.

Il se peut que par le passé, certains pilotes aient tenté de cacher un problème médical, mais cela tient peut-être à la façon impitoyable dont les agents du ministère des Transports

ont procédé à la suspension de licence et au fait qu'aucune procédure d'appel (TRIBUNAL) n'était prévue. À ce moment-là, les pilotes ont peut-être estimé qu'ils ne disposaient d'aucun moyen pour faire la preuve de leur état de santé si le rapport du médecin était négatif.

Les dispositions du paragraphe 5.5 susciteront beaucoup de méfiance entre les pilotes et les médecins et pourraient amener des aviateurs qui estiment que leur gagne-pain a été mis en danger par un médecin qui a fait connaître son opinion au Ministre à engager des poursuites au civil contre des médecins.

Nous croyons que ce paragraphe est aujourd'hui redondant en raison des nouvelles dispositions contenues dans le projet de loi.

---

Paragraphe 5.9

Suspension de  
document  
d'aviation -  
appels

Nous nous demandons si les dispositions de ce paragraphe précisent clairement la nature des appels portés devant le TRIBUNAL, eu égard à la suspension des licences. Par exemple, (1) un pilote qui comparaît devant le TRIBUNAL est-il tenu de prouver que l'inspecteur du ministère des Transport ou l'agent de la GRC a fait une erreur en signalant une supposée infraction au règlement?

(2) Le TRIBUNAL demandera-t-il que l'inspecteur du ministère des Transports ou l'agent de la GRC soit présent pour témoigner et donner les motifs pour lesquels il a

suspendu la licence?

(3) Le pilote est-il tenu d'admettre qu'il a enfreint le règlement, mais en même temps de demander la clémence du TRIBUNAL en prétextant qu'il a agi prudemment, compte tenu des circonstances extraordinaires dans lesquelles il se trouvait?

---

Paragraphe 5.9 (1)	Nous estimons que le paragraphe devrait être modifié pour y remplacer <u>trente jours</u> par <u>soixante jours</u> . Nous savons que les pilotes canadiens de l'Arctique, qui combattent des incendies de forêt dans des régions éloignées, etc., n'ont pas le temps d'interjeter appel contre une suspension de licence en trente jours, le service postal étant ce qu'il est. Nous considérons qu'une période de soixante jours est plus raisonnable.
-----------------------	--

---

Alinéa 7.6(1) <u>d</u> )	Nous considérons que cette disposition devrait permettre au propriétaire, à l'utilisateur ou au pilote d'un aéronef d'interjeter appel lorsque l'aéronef est retenu. Un inspecteur du ministère des Transports peut retenir un aéronef, mais en même temps faire une erreur de jugement personnel. Le droit d'appel est conforme aux autres dispositions et à l'équité du système judiciaire canadien.
-----------------------------	--

Paragraphe 7.3(1)(2) (3) (4) Nous estimons que le libellé de tous les articles qui figurent en page 44 est tel que le citoyen ordinaire ne peut s'y retrouver. Nous recommandons fortement que toutes ces dispositions soient reformulées en termes qui ne laissent aucun doute quant à l'esprit de la loi. Dans sa forme actuelle, elles sont tout à fait incompréhensibles.

---

Paragraphe 7.4 (haut de la page 45) Le libellé suivant devrait être ajouté à cette disposition: "...et n'a pas participé à la contravention à la présente partie ou à ses textes d'application..."

La recommandation ci-dessus vise à permettre aux propriétaires et aux locataires d'un aéronef qui louent un aéronef à une tierce partie d'être exonérés de tout blâme pour une action pouvant résulter de l'utilisation de l'aéronef.

---

Dispositions générales Dans tout le projet de loi, nous estimons que chaque fois que l'expression "propriétaire d'un aéronef" est utilisée, elle devrait être changée pour se lire "propriétaire immatriculé...". En ce qui a trait à la location d'aéronef, on trouve des douzaines de cas où le véritable propriétaire au sens juridique (la personne qui a payé l'aéronef) n'est pas la personne au nom de laquelle l'aéronef est immatriculé. C'est le propriétaire immatriculé de l'aéronef qui doit se conformer à ces dispositions et non les banquiers ou les sociétés de financement qui ont fourni les fonds et qui détiennent une hypothèque sur l'aéronef.

---

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation, Administration;  
Mr. Bob Lafleur, Assistant Administrator, Air Regulations;  
  
Mr. Grant Mazowita, Project Manager, Aeronautics Act Task Force;  
Mr. Dan Fiorita, Legal Counsel, Department of Transport Legal Services.

### *From the Canadian Owners and Pilots Association:*

Mr. Russ Beach, President.

### *Du ministère des Transports:*

M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;  
M. Bob Lafleur, administrateur adjoint, Réglementation aérienne;  
M. Grant Mazowita, directeur du projet, Le Groupe de travail de la Loi sur l'aéronautique;  
M. Dan Fiorita, conseiller légiste, ministère des Transports, Service du contentieux.

### *De la «Canadian Owners and Pilots Association»:*

M. Russ Beach, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Thursday, May 9, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 10

Le jeudi 9 mai 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Bill C-36, An Act to amend the Aeronautics Act

CONCERNANT:

Projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur  
l'aéronautique

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Moe Mantha  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Jean Charest  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 9, 1985  
(13)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Murray Dorin, Darryl Gray, Elliot Hardey, Fernand Jourdenais, Moe Mantha, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Brian Tobin.

*Alternates present:* Mike Forrestall, Charles Hamelin, Bob Porter, Bill Rompkey, Brian White.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Canadian Medical Association:* Mr. T.A. McPherson, M.D.; Mr. B.E. Freamo, Secretary General; Dr. N.P. Da Sylva, Director, Medical Services; Mr. D.A. Geekie, Director, Communications. *From the Air Transport Association of Canada:* Mr. E.T. Nobbs, Q.C., Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-36, An Act to amend the Aeronautics Act (*See Minutes of Proceedings for Tuesday, April 30, 1985*).

On Clause 1

Mr. McPherson read an opening statement and, with the other witnesses from the Canadian Medical Association answered questions.

Mr. Nobbs made an opening statement and answered questions.

At 11:45 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 9 MAI 1985  
(13)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Murray Dorin, Darryl Gray, Elliot Hardey, Fernand Jourdenais, Moe Mantha, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Brian Tobin.

*Substituts présents:* Mike Forrestall, Charles Hamelin, Bob Porter, Bill Rompkey, Brian White.

*Aussi présent:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: De l'Association médicale canadienne:* Dr T.A. McPherson, président; M. B.E. Freamo, secrétaire général; Dr N.P. Da Sylva, directeur, Services médicaux; M. D.A. Geekie, directeur, Communications. *De l'«Air Transport Association of Canada»:* M. E.T. Nobbs, c.r., avocat-conseil.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique (*Voir Procès-verbaux du mardi 30 avril 1985*).

Article 1

M. McPherson lit une déclaration écrite, puis lui-même et les autres témoins de l'Association médicale canadienne répondent aux questions.

M. Nobbs fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 11 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, May 9, 1985

• 0934

**The Chairman:** Order, please.

Gentlemen, I see a quorum for certainly hearing evidence and almost for doing anything else we wanted to do. I appreciate members appearing relatively close to 9.30, especially when we have witnesses who have come some distance.

• 0935

Today we are continuing our hearings on the Aeronautics Act. We have the Canadian Medical Association appearing as the first witness and then the Air Transport Association of Canada as the second witness. Appearing for the Medical Association is Dr. McPherson, and if Dr. McPherson could introduce those appearing with him, and then make the statement he has on the position of the medical association, we could open up to questions.

So I welcome you, Dr. McPherson, and your group.

**Dr. T.A. McPherson (President, Canadian Medical Association):** Thank you, Mr. Chairman. I have with me Mr. Woody Freamo, the Secretary General of the Canadian Medical Association, and Mr. Doug Geekie and Dr. Norman Da Silva, who are with the secretariat of the Canadian Medical Association.

Mr. Chairman, from the outset I would like to begin by apologizing to the francophone members of this committee. We did not have sufficient time to provide a French translation. It is on its way by courier and it should be available before the end of the meeting.

**The Chairman:** On that point—and I appreciate you bringing it up, Dr. McPherson—but we will continue, because we have the translation anyway. But thank you for getting it here by courier. We are trying at the other end. So it will be here soon.

**Dr. McPherson:** Thank you very much, Mr. Chairman.

The Canadian Medical Association, of course, is very pleased to have the opportunity to address this committee on behalf of our 39,000 members. We will restrict our comments to proposed subsection 5.5, entitled *Medical information*.

The association supports the basic intent of the legislation, which is, of course, to improve the system of identifying flight crew members and air traffic controllers who have a medical condition that may constitute an aviation safety hazard if they continue to fly or perform their professional duties. We recognize the intent of the legislation to ensure that such individuals do not fly or perform their professional duties until such time as they are medically fit to do so. However, the legislation as proposed will create a number of serious problems.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 9 mai 1985

**Le président:** À l'ordre, je vous prie.

Messieurs, comme nous avons le quorum, nous pouvons entendre les témoins et faire à peu près tout ce que nous désirons. Je remercie les membres du Comité d'avoir été assez ponctuels, surtout que nos témoins viennent d'assez loin.

Nous poursuivons aujourd'hui les audiences sur la loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. Nous accueillons tout d'abord l'Association médicale canadienne, puis l'Association du transport aérien du Canada. L'Association médicale canadienne est représentée par le docteur McPherson qui voudra bien nous présenter ses collaborateurs. Puis, lorsqu'il nous aura expliqué la position de l'AMC, nous pourrions l'interroger.

Bienvenue au docteur McPherson et à ses collègues.

**Dr T.A. McPherson (président, Association médicale canadienne):** Merci monsieur le président. M'accompagnent aujourd'hui M. Woody Freamo, secrétaire général de l'Association ainsi que M. Doug Geekie et le Dr Norman Da Silva qui appartiennent au secrétariat de l'AMC.

Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord présenter mes excuses aux membres francophones du Comité, car nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour leur apporter une traduction en français de nos documents. Cependant, la traduction devrait nous parvenir par messenger avant la fin de la séance.

**Le président:** À cet égard—et je vous remercie d'avoir soulevé cette question, docteur McPherson—nous pourrions quand même commencer, puisque nous bénéficions des services des interprètes. Mais je vous remercie de nous l'envoyer par messenger le plus rapidement possible. Quant à nous, nous ferons des efforts de notre côté.

**Dr McPherson:** Merci beaucoup, monsieur le président.

L'Association médicale canadienne est très heureuse de pouvoir prendre la parole devant le Comité au nom de ses 39,000 membres. Nous limiterons nos observations au projet de paragraphe 5.5 intitulé «*Renseignements médicaux*».

L'Association souscrit à l'objectif fondamental du projet de loi qui vise à améliorer le système permettant d'identifier les membres d'équipage des aéronefs et les contrôleurs du trafic aérien dont l'état de santé est susceptible de constituer un risque pour la sécurité aérienne si les intéressés continuent à voler ou à remplir leurs fonctions. Nous reconnaissons que l'objectif du projet de loi est de faire en sorte que ces personnes ne pourront voler ni exercer leurs fonctions tant qu'ils ne seront pas en état de le faire du point de vue médical. Cepen-

## [Texte]

The flight crew and air traffic controllers will unquestionably oppose this legislation. Amongst other things, they will charge that it invades their privacy and the doctor-patient relationship, violates the patient-physician contract, forces them to practise self-incrimination, and/or forces the physician to break the law and medical ethics related to confidentiality of medical records.

The CMA must support many of these reasons for opposing the proposed subsection 5.5. For example, the CMA code of ethics states that an ethical physician will consider first the well-being of his patient, will protect the patient's secrets, will keep in confidence information derived from his patient or from a colleague regarding a patient and divulge it only with the permission of the patient, except when the law requires him to do so. When acting on behalf of a third party, he will assure himself that the patient understands the physician's legal responsibility to the third party before proceeding with the examination.

The CMA is very concerned that this proposed legislation adds to a series of requirements for disclosure which encroach upon the traditional bond of confidentiality which exists between physicians and his patient. We believe further erosion of this confidentiality will ultimately harm the patient-physician relationship and may well result in patients being reluctant to give to their physicians information which may be most pertinent.

We believe all levels of government should recognize the need to maintain this essential ingredient. This proposed legislation could in fact adversely affect the medical care of the patients concerned, and in turn, air safety. For example, the legislation could have the effect of patients delaying to see a physician in response to signs and symptoms of a medical condition that creates a safety hazard, because it places their licence in jeopardy. Consciously, or otherwise, they might avoid open communications regarding their condition with the physician. They might deliberately go to a physician who does not know that they hold an aviation licence and the related air safety implications of their condition. There are other aspects of the proposed legislation that are of special concern to physicians. Subsection 5.5 depends entirely on the physician knowing that the patient is a pilot or an air traffic controller. This is frequently not the case. Section 5.5 places the ultimate responsibility of reporting a medical condition "that is likely to constitute a hazard to aviation safety" on the physician. We think that is fundamentally wrong. In actual practice, paragraph 5.5(1) will prove to be a meaningless public relations gesture.

## [Traduction]

dant, le projet de loi, tel qu'il est libellé entraînera un certain nombre de graves problèmes.

Il ne fait pas de doute que les équipages d'avions et les contrôleurs du trafic aérien s'opposeront à ce projet de loi. Ils alléguent, entre autres, qu'il enfreint leur intimité et les rapports qui existent entre le médecin et son patient, qu'il viole le contrat conclu entre ces derniers, qu'il oblige le patient à s'incriminer et qu'il oblige le médecin à enfreindre la loi et le code de déontologie médical en divulguant le secret des dossiers médicaux.

Notre association souscrit à la plupart des raisons invoquées pour rejeter le paragraphe 5.5 proposé. Ainsi, le code de déontologie de l'AMC stipule que le médecin adhérant au code de déontologie aura d'abord à cœur le bien-être de son patient, qu'il protégera les secrets de ce dernier, qu'il gardera confidentiel tous les renseignements qu'il tient de son patient ou d'un collègue au sujet d'un de ses patients et qu'il ne les divulguera qu'avec la permission de ce dernier, sauf lorsque la loi l'oblige à le faire. Lorsqu'il agit au nom d'une tierce partie, le médecin s'assurera que le patient comprend bien sa responsabilité juridique de médecin à l'égard de la tierce partie, avant même de procéder à l'examen.

L'AMC craint que le projet de loi ne vienne s'ajouter à toute une série de dispositions qui obligent le médecin à divulguer des renseignements, dispositions qui empiètent sur les rapports confidentiels qui existent traditionnellement entre les médecins et leurs patients. Nous croyons qu'éroder encore davantage ces rapports confidentiels finira par nuire aux liens que développent les médecins avec leurs patients et fera que l'on hésitera de plus en plus à donner aux médecins des renseignements qui pourraient être extrêmement pertinents.

Tous les niveaux de gouvernement doivent reconnaître qu'il est nécessaire de conserver cet ingrédient essentiel. Le projet de loi pourrait en fait nuire aux soins médicaux des patients concernés et, par ricochet, à la sécurité aérienne. Ainsi, le projet de loi pourrait avoir pour conséquence que des patients retarderont leur visite chez le médecin lorsqu'ils reconnaîtront des symptômes d'un état de santé qui pourrait constituer un risque pour la sécurité, tout simplement parce qu'ils pourraient se voir retirer leur licence. Consciemment ou non, ils pourraient éviter de parler ouvertement de ces symptômes avec leur médecin. Ou ces gens pourraient délibérément aller voir un médecin qui ne les connaît pas et ne sait pas qu'ils détiennent une licence de pilote et ne savent donc pas quelles conséquences peut avoir leur état de santé sur la sécurité aérienne. Il y a également d'autres aspects du projet de loi qui préoccupent particulièrement les médecins. Le paragraphe 5.5 suppose d'emblée que le médecin sait que son patient est pilote ou contrôleur de trafic aérien. Ce n'est pas toujours le cas. Le paragraphe 5.5 rejette sur le médecin la responsabilité ultime de déclarer un état de santé qui «est susceptible de constituer un risque pour la sécurité aérienne». Cela ne devrait absolument pas en être ainsi. En pratique, l'alinéa 5.5(1) ne constituera qu'un geste de relations publiques sans conséquence.

[Text]

[Translation]

• 0940

As written, subsection 5.5 produces a cumbersome, onerous and ineffective system requiring the physician to report such conditions. The primary and the ultimate responsibility should rest on the flight crew and controllers—the patient. The patient may delegate to his personal physician the responsibility to report such conditions. Indeed, medical care and safety of the patient and society would unquestionably be improved by such delegation, allowing the physician to communicate directly with the medical examiner for the Department of Transport. The DOT medical examiner is the expert in aviation medicine. He knows the degree of medical fitness required for the specific licensee to safely fly or control air traffic.

It is the same DOT medical examiner who has the ultimate medical responsibility and authority to declare that the licensee is or is not medically fit to fly or control air traffic. For the private physician to be allowed to report such conditions to the DOT medical examiner is important. Several individual physicians and segments of organized medicine, including our Ontario division—the Ontario Medical Association—have requested consideration for legislation that would allow the physician to report such conditions, and which would protect the physician from civil litigation if he did so.

We stress that the request was to allow the physician to report, not compel him to do so. At present, the physician must violate existing legislation and risk civil litigation to report a pilot who is medically unfit to fly. The current situation is apparently unacceptable for the purposes of air safety, and unfair to the physician. The physician has a limited ability to encourage pilots and controllers to ground themselves and appropriately report their condition to the DOT medical examiner. He has no legal authority to so report. This is a fact well known to pilots, controllers, their professional associations and legal counsellors of all concerned.

Paragraphs 5.5(4) and 5.5(5) do not resolve these problems. In fact, by creating confusion in the minds of physicians, they may indeed exacerbate some of the existing problems. For example, paragraph 5.5(4) creates considerable confusion on the question of deference to provincial law. For details, we have appended these comments as a preliminary legal opinion of CMA legal counsel, and that is enclosed with your kit.

How will the average physician know if the Aeronautics Act takes preference over the provincial medical act, the provincial hospitals or mental health act, the Quebec Charter of Human Rights, or vice versa? In brief, how will the practising physician know if the circumstance related to a particular licensee's medical condition is one where he is compelled to report to the Minister of Transport, or one where he is prohibited from reporting by provincial legislation?

Tel qu'il est libellé, le paragraphe 5.5 introduit une façon extrêmement lourde, coûteuse et inefficace d'obliger le médecin à déclarer un tel état de santé. Or, toute la responsabilité devrait incomber aux membres d'équipage d'aéronefs et aux contrôleurs, c'est-à-dire aux patients. Le patient peut toujours évidemment déléguer à son médecin personnel la responsabilité de déclarer son état de santé. Il est évident que de cette façon, les soins médicaux et la sécurité du patient et de la société s'en trouveraient indubitablement renforcés, et que cette délégation de responsabilité permettrait au médecin de communiquer directement avec le médecin autorisé du ministère des Transports qui est, quant à lui, spécialiste en médecine aéronautique. C'est lui qui connaît l'état de santé requis pour qu'un détenteur de licence, quel qu'il soit, puisse voler ou contrôler le trafic aérien en toute sécurité.

C'est ce même médecin accrédité par le ministère des Transports qui a la responsabilité médicale et l'autorité ultime de déclarer que le détenteur de permis a ou n'a pas la santé voulue pour voler ou pour contrôler le trafic aérien. Il est donc important que l'on permette au médecin privé d'informer le médecin du ministère de l'état de santé de ses patients. De nombreux médecins qui se sont prononcés personnellement et divers groupes médicaux organisés—y compris l'Association médicale de l'Ontario—ont demandé que l'on modifie le projet de loi pour que ce dernier autorise le médecin à déclarer ces états de santé, ce qui le protégerait dans l'éventualité d'une poursuite civile.

Nous répétons que ce que nous demandons, c'est que l'on autorise le médecin à faire cette déclaration, mais non pas qu'on l'y oblige. Actuellement, le médecin doit enfreindre la loi et risquer des poursuites au civil chaque fois qu'il veut signaler l'état de santé d'un pilote qu'il juge inapte à voler. La situation actuelle n'aide en rien la sécurité aérienne et est tout à fait injuste pour le médecin. Le médecin peut difficilement encourager les pilotes et les contrôleurs à rester chez eux et à signaler comme il le faut leur état de santé au médecin du ministère. La loi ne l'autorise pas à le faire, comme le savent très bien les pilotes, les contrôleurs, leurs associations professionnelles et leurs conseillers juridiques.

Les alinéas 5.5(4) et 5.5(5) ne résolvent pas ces problèmes. En fait, en semant la confusion dans l'esprit des médecins, ils peuvent même les exacerber. Ainsi, l'alinéa 5.5(4) brouille encore plus les cartes dans le cas de l'observation des lois provinciales. Pour plus de détails, vous n'avez qu'à lire les observations du conseiller juridique de l'Association incluses dans notre trousse d'information.

Comment le médecin moyen saura-t-il si la Loi sur l'aéronautique a la priorité sur la loi provinciale régissant les médecins, sur la loi provinciale régissant les hôpitaux ou la santé mentale, sur la Charte québécoise des droits de la personne, ou vice versa? Autrement dit, comment le médecin saura-t-il si les circonstances entourant l'état de santé d'un détenteur de permis l'oblige à signaler son cas au ministre des Transports, ou, au contraire, si elles sont telles que la loi provinciale le lui interdit?

## [Texte]

• 0945

These pieces of provincial legislation vary from province to province, depending on the circumstances, which it would be impossible for the average physician to know, thereby requiring legal advice on each case within the 72-hour reporting period. The physician could be put in the position of breaking either the federal law or one of several provincial laws.

The CMA legal counsel has provided this information; and Mr. Chairman, since that is provided, I will not proceed to read that particular legal opinion.

The CMA proposal is, as we have stated, that we are in opposition to this legislation particularly in so far as it impinges on the confidentiality of medical records and in so far as it places the responsibility of reporting such conditions on the physician. However, we recognize that certain grave issues of public interest must on occasion take precedence over the rights of the individual, including normal doctor-patient confidentiality. These issues must be very important. Governments must consider such encroachments only if, in their opinion, protection of the public has overriding implications. In such circumstances the most effective and least damaging mechanisms must be used.

In that context, the association requests that the committee consider the following mechanism for reporting medical conditions in flight crews and air traffic controllers that may constitute a traffic safety hazard.

The holder of a Canadian aviation document that imposes standards of physical fitness shall be required as a condition of licensing to give explicit consent to any physician or optometrist whom he consults to report to appropriate DOT medical examiners any suspected safety hazard-creating conditions observed or discovered during a patient-physician encounter. Such consent will be documented in the licensee's file and kept by DOT for future reference. A holder of a DOT licence shall thus be deemed to have given such consent.

Secondly, when consulting any physician or optometrist, such DOT licensee must advise him or her of the fact that he holds such a licence. The attending physician must report to a DOT physician such conditions which may, in his opinion, affect his ability to perform his duties safely.

The legislation will require the attending physician or optometrist to advise the appropriate DOT physician of his observations, but it will still be the responsibility of the DOT physician to determine whether such conditions will adversely affect the patient's performance and to take the necessary action.

In summary, we believe such a system places the onus of primary and ultimate responsibility where it belongs: on the flight crew and the air traffic controller licensees. It eliminates the confusion and legal problems related to deference to federal or provincial law. It eliminates the legal problems

## [Traduction]

Comme ces lois varient d'une province à l'autre, selon les circonstances, il est donc impossible au médecin moyen de s'y retrouver, ce qui l'oblige chaque fois à consulter des avocats dans les 72 heures prescrites. Le médecin est donc pris entre deux feux: ou bien il contrevient à une loi fédérale ou bien il contrevient à l'une des lois provinciales.

Le conseiller juridique de l'Association nous a envoyé son opinion, et comme vous l'avez en main, je ne me donnerai pas la peine de la lire.

Je répète que l'AMC s'oppose au projet de loi dans la mesure où il empiète sur la confidentialité des dossiers médicaux et où il rejette sur le médecin la responsabilité de signaler les cas. Cependant, dans des circonstances graves, nous reconnaissons que l'intérêt du public a parfois la priorité sur les droits de l'individu, y compris lorsqu'il s'agit de l'aspect confidentiel des relations existant entre le médecin et son patient. Mais ces circonstances doivent être extrêmement graves. Les gouvernements ne doivent accepter ces empiètements que si, à leur avis, c'est la protection du public qui prime. Et, si c'est le cas, les mécanismes auxquels on a recours doivent être extrêmement efficaces et être le moins dommageables possible.

C'est dans ce contexte que l'Association demande au Comité d'étudier le mécanisme suivant qui pourrait servir à signaler l'état de santé des équipages d'aéronefs et des contrôleurs de trafic aérien susceptible de constituer un risque pour la sécurité aérienne.

Le titulaire d'un document d'aviation canadien assorti de normes médicales devrait, pour pouvoir obtenir sa licence, donner l'autorisation explicite à tout médecin ou optométriste qu'il consulterait de signaler aux autorités médicales appropriées du ministère tout état de santé susceptible de constituer un risque, qui aurait été constaté au cours d'une visite du patient chez son médecin. L'autorisation serait incluse dans le dossier du titulaire et laissée entre les mains du ministère des Transports, pour consultation future. Ainsi, tout titulaire d'une licence délivrée par le ministère des Transports serait réputé avoir accordé son autorisation.

Deuxièmement, chaque fois qu'il consulte un médecin ou un optométriste, le titulaire d'une licence du ministère des Transports doit faire savoir qu'il détient cette licence. Le médecin doit à son tour signaler aux autorités médicales du ministère tout phénomène qui, à son avis, pourrait empêcher son patient d'exercer ses fonctions en toute sécurité.

La loi obligera le médecin ou l'optométriste à faire part de ses observations aux autorités du ministère, mais il reviendra au médecin du ministère de décider si cet état de santé nuira au rendement du patient et s'il doit prendre, en conséquence, certaines mesures.

En bref, nous croyons que ce système rejette le fardeau de l'entière responsabilité sur les premiers intéressés, c'est-à-dire sur les équipages d'aéronefs et sur les contrôleurs de trafic aérien. Il permet d'éliminer toute confusion et tout problème juridique que pourrait poser la présence d'une loi sur une

## [Text]

related to the disclosure of confidential information as related to provincial legislation. It eliminates the ethical problems of releasing confidential information. It protects the doctor-patient relationship and the physician's primary responsibility to his patient. It replaces the ambiguous and cumbersome reporting mechanism with a more direct, medically effective, and efficient system that will better serve the needs of the patient and aviation safety. It provides a mechanism whereby licensees are required to identify themselves to physicians, thereby potentially extending mandatory reporting of such conditions from licensees known to the physician or optometrist to all licensees. It would protect physicians from potential civil litigation, since the licensee will have granted his consent for the disclosure of the information to the DOT medical examiner. Finally, it would be more acceptable to all concerned, and most importantly, it would better serve the interests of the flight crew, air traffic controllers, physicians, and optometrists, the medical care of those concerned, and aviation safety.

• 0950

Mr. Chairman, we respectfully request consideration of this proposal, and of course would be pleased to answer any questions.

**The Chairman:** Dr. McPherson, thank you very much for that comprehensive brief. We have a lot of members here, and we are going to open this up to questioning very fundamentally on, obviously, the point giving you the most concern, that of the medical confidentiality question. You did raise other matters in your letter to the committee.

So with no further ado, I am going to call upon Mr. Rompkey. I am very glad to see him. I really want to compliment members for being here today. Certainly as far as I am concerned, as chairman, as long as we maintain the quorum to have witnesses, some of you can be excused for good behaviour just so long as you are all here next Tuesday when we are going to be voting on clause-by-clause study, after we hear the witnesses.

So, Mr. Rompkey, please proceed. Then there will be Mr. Angus; then Mr. Jourdenais. It is going to be a 12-minute situation on the first round. Because we have so many members, I thought it would be better if we could get down to shorter questions and perhaps have more dialogue.

**Mr. Rompkey:** That is a good idea, Mr. Chairman; an excellent idea. I want some more time to think about this. I as a member, and probably other members too, will want to have more time to think about this. But on the surface of it—and I guess we would like to hear from the officials afterwards, since maybe there is a counterpoint to what we are hearing—a lot of this appears to make some sense. Obviously, what we are trying to do here is to protect the flying public. The name of the game here is safety. The Canadian Medical Association

## [Translation]

autre, quelle soit provinciale ou fédérale. Il élimine les problèmes juridiques que pourrait poser la divulgation de renseignements confidentiels dans le cadre d'une loi provinciale. Il élimine les problèmes déontologiques que pose la divulgation de renseignements confidentiels. Il protège la relation entre le médecin et son patient et maintient la responsabilité première du médecin à l'égard de son patient. Il remplace le mécanisme proposé, qui est ambigu et lourd, par un système beaucoup plus direct et plus efficace du point de vue médical qui respecte mieux les besoins du patient et les objectifs de sécurité aérienne. Il oblige les titulaires de licences à informer le médecin de ce fait, ce qui étend l'obligation de signaler leur état de santé non seulement aux titulaires connus du médecin ou de l'optométriste mais à tous les détenteurs de licences. Ce système met les médecins à l'abri des poursuites civiles, étant donné que le titulaire les aura déjà autorisés à divulguer tous les renseignements pertinents aux autorités médicales du ministère. Enfin, ce système serait plus acceptable pour tous les intéressés et, ce qui est plus important, répondrait beaucoup mieux aux intérêts des équipages d'aéronefs, des contrôleurs de trafic aérien, des médecins et des optométristes, tout en permettant de mieux soigner les intéressés et d'améliorer la sécurité aérienne.

Monsieur le président, nous vous demandons respectueusement d'étudier notre proposition et nous répondrons volontiers à vos questions.

**Le président:** M. McPherson, je vous remercie pour ce mémoire très complet. Beaucoup de députés sont présents, et je les laisserai vous interroger sur la question qui vous préoccupe le plus, c'est-à-dire celle de la confidentialité. Mais vous avez quand même soulevé d'autres points dans la lettre que vous avez envoyée au Comité.

Sans plus attendre, je demanderai à M. Rompkey de prendre la parole. Je suis très heureux de le voir aujourd'hui. Je félicite, en passant, tous les membres du Comité qui sont ici présents. En tant que président, je vous dirai que du moment que nous avons le quorum pour entendre les témoins, j'excuserai ceux d'entre vous qui devront s'absenter, dans la mesure où vous serez tous présents mardi prochain pour l'étude détaillée du projet de loi, après que nous aurons entendu les témoins prévus.

Allez-y, monsieur Rompkey. Puis, ce sera le tour de M. Angus et de M. Jourdenais. Je vous accorderai 12 minutes au premier tour et, étant donné qu'il y a beaucoup de députés présents, j'aimerais que vous abrégiez vos questions, ce qui favoriserait le dialogue.

**M. Rompkey:** Monsieur le président, c'est une bonne et même excellente idée. Je voudrais avoir plus de temps pour réfléchir. J'imagine que mes collègues aussi voudraient avoir plus de temps pour réfléchir. Mais à première vue—j'imagine que nous voudrions savoir ce qu'en pensent les gens du Ministère, étant donné qu'ils ne seront peut-être pas d'accord—tout cela semble très logique. Il est évident que notre objectif, c'est de protéger tous ceux qui prennent l'avion. La règle du jeu, c'est la sécurité. Or, l'Association médicale canadienne se doit

*[Texte]*

obviously has a responsibility to protect the interests of the doctors, both legally and ethically. I understand that, but I think some of the recommendations they have made here at first blush seem to make some sense to me and seem to solve both of those problems; they seem to protect the position of the doctors and also ensure that the proper information is given to those people who license the pilots.

I had a couple of specific things I noticed on the way through. The responsibility still would lie with the DOT position to determine whether such conditions will adversely affect the patient's performance and take the necessary action. I am wondering if in medicine there is not knowledge gained by an individual physician that would not be available to a DOT physician. In other words, it is a question of judgment really; your judgment is more accurate the more you know about the patient.

I am just wondering about that particular clause, first of all, where you say that the DOT physician would still have the responsibility to determine whether such conditions would adversely affect the patient's performance. I am wondering if something would fall between those two schools; I wonder if something would fall between the cracks in the matter of judgment between those two physicians. Obviously, what we want is the best information on that patient. I am wondering if you would like to elaborate a little on that point and convince me that by giving the ultimate responsibility to the DOT physician, that would be as effective a method of determining eligibility as putting the medical judgment—not the legal responsibility but the medical judgment—more clearly on the personal physician of the pilot. Am I making myself clear?

**Dr. McPherson:** Yes, perfectly clear. Thank you very much for that comment. It is very pertinent. The current situation is that the DOT physician is the person responsible for making the decision; he currently has the ultimate responsibility as to whether or not the individual is grounded or not. What we are suggesting here is that there is a direct and meaningful contact between the patient's physician and the DOT physician. So any information you might worry about, and which you correctly understood might be more in the hands of the personal physician as opposed to the DOT physician, should be transmitted to the DOT physician under the circumstances of this proposal.

• 0955

This is not unlike the circumstances which prevail in a variety of other situations, such as medical insurance claims and insurance where a personal physician provides a statement of medical suitability to a medical officer of a life insurance company. We believe this is by far the most effective mechanism for transmitting that kind of information—from physician to physician, rather than from physician to an individual who might have no medical knowledge.

**Mr. Rompkey:** The matter of models occurred to me as well. If we are going to be insured as drivers and in other ways, we have to get medical certificates from time to time, and that is on the application form. The onus is on the person who is

*[Traduction]*

de protéger les intérêts des médecins, à la fois sur le plan juridique et sur le plan déontologique. Je comprends cela fort bien, et certaines des recommandations émises ici, me semblent, à première vue, extrêmement logiques et semblent répondre aux intérêts des deux parties. En effet, elles cherchent à protéger les médecins tout en veillant à ce que les renseignements requis soient divulgués à ceux qui accréditent les pilotes.

Il y a quelques détails que j'ai remarqués au cours de votre lecture. Il reviendra toujours au ministère des Transports de décider si l'état de santé du patient nuira à son rendement et s'il est nécessaire de prendre certaines mesures. Je me demande si, dans le domaine médical, les médecins privés n'en savent pas plus que les médecins du Ministère. Autrement dit, tout est dans le jugement. Plus vous en savez au sujet de votre patient, plus vous pouvez vous former une opinion exacte de son état.

Je m'interroge au sujet de cette disposition prévoyant qu'il reviendrait toujours aux médecins du ministère des Transports de décider si cet état de santé peut nuire au rendement de son patient. Ne pensez-vous pas qu'il peut y avoir perte d'information au cours de la transmission de renseignements d'un médecin à l'autre? Il est évident que l'on cherche à avoir le plus de renseignements possible sur un patient donné. Pourriez-vous développer votre observation? Pouvez-vous me convaincre qu'en laissant l'ultime responsabilité entre les mains du médecin du ministère des Transports, il est possible de déterminer l'aptitude ou l'inaptitude du patient à exercer ses fonctions aussi bien que si la responsabilité du jugement médical—non pas juridique mais médical—était laissée entre les mains du médecin personnel du pilote? Suis-je assez clair?

**Dr McPherson:** Parfaitement. Merci beaucoup pour cette observation très pertinente. Actuellement, c'est le médecin du Ministère qui doit prendre la décision; il a donc l'ultime responsabilité de décider si le patient doit être interdit de vol ou non. Ce que nous suggérons ici, c'est qu'il y ait directement et véritablement communication entre le médecin personnel et le médecin du Ministère. Donc des renseignements que vous préféreriez garder confidentiels et que vous avez communiqués sous le sceau du secret professionnel à votre médecin personnel plutôt qu'au médecin du ministère seront transmis à ce médecin du ministère si cette disposition est adoptée.

Ces circonstances ne sont pas uniques, il y a des analogies. Si vous souscrivez une assurance, votre médecin remplit un dossier médical qu'il fournit aux services médicaux de la compagnie d'assurance-vie. Nous pensons que c'est de loin la méthode la plus efficace pour transmettre ce genre de renseignements—ces renseignements sont fournis par un médecin à un autre médecin plutôt que par un médecin à une personne pouvant ne pas avoir de compétence médicale.

**M. Rompkey:** J'ai également pensé au parallèle avec d'autres situations. Dans le cas de l'assurance-automobile, par exemple, il nous faut de temps en temps fournir des certificats médicaux comme le réclame le formulaire de demande. La

*[Text]*

applying for a licence to do this. Can you give us some other models that would be helpful to us—other areas of human endeavour where people are licensed and where the doctor is in the same situation that you are suggesting he be in here? Can you give us some other models apart from, say, life insurance, or highway traffic, or boating? Can you give us some other examples?

**Dr. N.P. Da Sylva (Director, Medical Service, Canadian Medical Association):** Mr. Chairman, every one of us who holds a driver's licence is exposed to a regular renewal of his permit. In Ontario at least, and I am sure in most provinces, a person who applies for a renewal makes a statement to the registrar of motor vehicles that he is indeed in good health; makes a statement to that effect. If his health is not adequate, he will be referred to someone for an assessment, usually his own physician in that case.

We have a parallel which is not perfect, and it is certainly far from perfect, the law in most provinces provides a mechanism for reporting. But in this case what we have is a situation where the attending physician is not only a physician, but he is also a driver, and he is familiar with the conditions under which that applicant, or that person, will be exposed, or will expose himself. So the physician has an advantage. In addition to that, the CMA has published over the past 15 years a booklet to inform physicians of what conditions may be pertinent and which may affect a person's ability to drive in any number of conditions. So the parallel is not good, because the physician in this case not only is usually familiar with driving because of his personal experience, but has also an additional source of information to let him evaluate the possible ramifications of his patient's condition.

We think that aviation safety is unique in this way, that most physicians would perhaps not be able to fully appreciate what demands are made on a particular pilot and whether the disability in question may be deleterious to his flying. We think, however, that the attending physician, under the proposal we are making, will have an opportunity to discuss with the DOT physician and inform him of what he has discovered, what he has observed in this patient, and provide him with perhaps what the DOT physician does not have, and that is a more particular insight into that person's personal condition.

**Mr. Rompkey:** What about marine, for example? I do not know how my time is, Mr. Chairman, and there are others here who know more about transport, I guess, than I do. What about the marine model, a sea captain? What about a guy who takes a tanker through the Northwest Passage? That guy has a lot of responsibility. He has a lot of pressure, a lot of specialized knowledge, needs to be examined in much the same way. Can you give us some insights as to a model there that might be useful to us?

**Dr. McPherson:** Mr. Geekie.

*[Translation]*

responsabilité en incombe au demandeur. Pouvez-vous nous citer d'autres modèles qui pourraient nous aider—d'autres domaines où, en cas de demande de permis, le médecin se retrouve dans la même situation dont vous parlez ici? Pouvez-vous nous citer d'autres exemples à l'exception, disons, des contrats d'assurance-vie, des permis de conduire ou des permis de navigation maritime? Pouvez-vous nous donner d'autres exemples?

**M. N.P. Da Sylva (directeur, Services médicaux, Association médicale canadienne):** Monsieur le président, tous ceux d'entre nous qui ont un permis de conduire doivent se soumettre régulièrement à un renouvellement de ce permis. En Ontario, et comme dans la majorité des provinces, j'en suis certain, celui qui fait une demande de renouvellement doit déclarer au registraire des véhicules automobiles qu'il est en bonne santé. Si son état de santé n'est pas bon, il doit se soumettre à un examen, fait généralement par son propre médecin dans ce cas.

Dans cette analogie qui n'est pas parfaite, qui est loin d'être parfaite, la loi, dans la majorité des provinces, requiert la divulgation de ce genre de renseignements médicaux. Il reste que dans le cas que je viens de citer, le médecin n'est pas seulement médecin, mais il conduit lui aussi une automobile et il connaît les dangers que peut représenter pour lui ou pour les autres l'état de son patient. Il est donc avantagé dans son diagnostic. De plus, depuis 15 ans, l'AMC publie une brochure informant les médecins des maladies pouvant représenter un handicap pour la conduite automobile. Cette analogie n'est donc pas pertinente car, dans ce cas, non seulement le médecin peut tirer des leçons de sa propre expérience, mais il a également une source supplémentaire de renseignements lui permettant d'évaluer les conséquences possibles de l'état de son patient.

Nous pensons que la sécurité aérienne est un cas unique dans la mesure où la majorité des médecins ne savent pas vraiment ce qu'on exige d'un pilote et ne peuvent déterminer si l'état de leur patient lui permet ou non de voler. Notre proposition permettrait à ce médecin de discuter du cas de ce patient avec le médecin du ministère, offrant ainsi à ce dernier un dossier beaucoup plus complet.

**M. Rompkey:** Quelle est la situation dans le domaine maritime, par exemple? Je ne sais combien de temps il me reste, monsieur le président, et il y en a d'autres ici qui, je crois, sont plus experts que moi en matière de transport. À quels examens sont soumis les capitaines? Quel doit être l'état de santé du capitaine d'un pétrolier empruntant le passage nord-ouest? Ce type a énormément de responsabilité. C'est un travail qui exige beaucoup de maîtrise, beaucoup de connaissances spécialisées, et l'état de santé de ces capitaines doit être soumis à des examens similaires. Pouvez-vous nous citer d'autres exemples qui pourraient nous être utiles?

**Dr McPherson:** Monsieur Geekie.

[Texte]

**Mr. D.A. Geekie (Director, Communications, Canadian Medical Association):** Mr. Chairman, I cannot give you great detail, but it is correct that pilots and the captains of ships, under the Shipping Act, are required to notify in a somewhat comparable fashion. I am certainly not an expert in the area, but . . .

**Mr. Rompkey:** Comparable to what you are suggesting here?

**Mr. Geekie:** Along the same lines, yes.

**Mr. Rompkey:** Along the same lines you are recommending?

**Mr. Geekie:** A mandatory reporting, yes.

• 1000

**Mr. Rompkey:** And what about the physician? The physician in that case, does he simply discuss with the government, if you like, the departmental position? Can you explain that to us?

**Mr. Geekie:** I cannot answer that for you specifically, sir, but you should be aware that currently all pilots are required to undergo regular medical examinations on an annual basis as a condition of licence, or every three years. It varies depending on the age, the condition, the plane, etc. And those examinations are in fact conducted by the DOT examiners who are the recognized physicians with expertise in the area of aviation medicine and who know of the specific demands of fitness that are placed upon the pilot under varying circumstances.

In that context, sir, I would indicate that the Society of Aviation Medicine, the specialty body that concerns itself with this area, strongly endorses the proposal that the CMA has put to you.

**Mr. Rompkey:** The only other area that I think we should get at, Mr. Chairman—and I do not necessarily need to do it but somebody does—is the conflict between the federal and provincial law. I would like to have that elaborated on, but we do not need to use my time for it if somebody else is interested in asking about it.

**The Chairman:** I was just ready to switch . . .

**Mr. Rompkey:** You were about to cut me off.

**The Chairman:** Just about.

**Mr. Rompkey:** I thought I was being brief. I thought . . .

**The Chairman:** You were. But I thought in the interests of all these members you would even be briefer.

**Mr. Rompkey:** Are we piling up points, Mr. Chairman? Are you giving us credits for good behaviour?

**The Chairman:** Yes, and we are using them up now. But I think, Mr. Rompkey, it is an interesting point and if it is not developed by other members . . . I think I was going to switch to Mr. Angus to keep the flow of conversation and questioning going so all members can participate. I will be frank, you

[Traduction]

**M. D.A. Geekie (directeur, Communications, Association médicale canadienne):** Monsieur le président, je ne peux pas vous donner de réponse détaillée, mais il est exact que la Loi sur la navigation requiert des pilotes et des capitaines de bateaux qu'ils se plient à une procédure comparable. Ce domaine n'est pas ma spécialité, mais . . .

**M. Rompkey:** Comparable à ce que vous proposez?

**M. Geekie:** Oui.

**M. Rompkey:** Comparable à ce que vous recommandez?

**M. Geekie:** L'obligation d'informer le ministère, oui.

**M. Rompkey:** Que doit faire le médecin? Doit-il simplement discuter avec le gouvernement, si vous voulez, avec le ministère? Pouvez-vous nous le dire?

**M. Geekie:** Je ne peux pas vous répondre de manière précise, monsieur, mais vous devriez savoir qu'actuellement tous les pilotes doivent subir une fois par an des examens médicaux pour ne pas perdre leur licence, ou une fois tous les trois ans. Cela dépend de l'âge, de l'état de santé, des appareils pilotés, etc. Ce sont les examinateurs du ministère, spécialisés en médecine aéronautique et connaissant donc les critères médicaux exigés pour les diverses formes de pilotage, qui font subir ces examens.

A ce propos, monsieur, je vous signalerais que la Société de médecine aéronautique qui regroupe les spécialistes de ce domaine, appuie fermement notre proposition.

**M. Rompkey:** Je crois qu'il importe que nous abordions, monsieur le président—et je peux laisser ce soin à quelqu'un d'autre—cette question du conflit potentiel entre la législation fédérale et la législation provinciale. J'aimerais qu'on en parle un peu plus, mais si quelqu'un d'autre veut poser cette question, je suis tout à fait disposé à céder la place.

**Le président:** J'allais justement . . .

**M. Rompkey:** Vous étiez sur le point de me reprendre la parole.

**Le président:** Cela n'allait pas tarder.

**M. Rompkey:** Je croyais avoir été bref. Je croyais . . .

**Le président:** Vous avez été bref. Cependant, j'ai pensé dans l'intérêt de tous les autres députés que vous auriez pu être encore plus bref.

**M. Rompkey:** Est-ce que nous gagnons des points, monsieur le président? Est-ce que vous nous donnez des points pour bonne conduite?

**Le président:** Oui, et nous les utilisons actuellement. Je pense néanmoins, monsieur Rompkey, que c'est une question intéressante et que si elle n'est pas abordée par d'autres députés . . . Mon intention était de donner la parole à M. Angus pour que le rythme adopté permette à tous les députés

## [Text]

really were not over the 12 but we are going to give you 10 minutes. I was looking at 9 minutes apiece to get the thing moving.

Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, I would just like to welcome you here and to thank you for a very comprehensive brief which not only gives us complaints but gives us the answers too, which is very helpful to us.

A general question first, before I get into the specifics of the brief. This bill apparently has been around for a number of years in varying forms. As a new member I was not part of that, but it was suggested to us earlier this week that the medical aspect of it is something that is new. And I am wondering if there was any consultation with the CMA prior to the introduction of this particular bill as to what is in it now or what could be in it.

**Mr. B.E. Freamo (Secretary General, The Canadian Medical Association):** Mr. Chairman, not prior to the filing of the bill. We have had some consultation certainly since that time.

**Mr. Angus:** Thank you.

**Mr. Geekie:** Mr. Chairman, could I add a supplementary to that? Not related to this specific requirement, but the Department of Transport officials have been in touch with the CMA over the last two or three years relative to the problem in general. But, of course, the drafting of the legislation was confidential and we did not see this or know this action until such time as it was tabled.

**Mr. Angus:** But you did have some general input in terms of the kind of rules, I guess, that you would like to see if in fact there were rules coming down.

On page 3 of your brief you talk about the alternate approach for informing the Minister. And I must say I am pleased by the fact that you have recognized on one hand that there has to be some kind of mechanism but are suggesting an alternative way other than the bill. You say that perhaps there should be a standard letter coming from the department to advise the physician or confirm to the physician that in fact the patient has reported. Do you have a suggested timeframe? Are you looking at 30 days, 90 days, 7 days, whatever?

**Mr. Freamo:** In our proposal the patient would not be reporting. It is only the physician who would be reporting to the DOT physician. There would be no requirement for the patient to report at all.

**Mr. Angus:** Oh, okay. Sorry, I missed that.

**Dr. McPherson:** The patient would be required to advise his personal physician, incumbent upon him under his licence, that he is in such a circumstance. And then it would be the requirement of the personal physician, if he thought it appropriate, to advise the DOT physician.

## [Translation]

de participer. Je serai franc avec vous, vous n'aviez pas encore vraiment épuisé vos 12 minutes, mais nous ne vous donnerons que dix minutes. Il m'a semblé qu'en accordant neuf minutes à chacun, nous pourrions avancer.

Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

Messieurs, j'aimerais tout d'abord vous souhaiter la bienvenue et vous remercier de nous avoir présenté un mémoire très complet dans lequel vous vous plaignez certes de certains problèmes pour lesquels vous proposez également des solutions, ce qui nous facilite la tâche.

Tout d'abord une question d'ordre général avant de passer aux détails. Apparemment, ce projet de loi n'est pas nouveau et a déjà été présenté sous diverses formes au cours des années. Nouveau parlementaire, j'ignore ces péripéties, mais nous avons appris au début de la semaine que les dispositions médicales étaient, elles, nouvelles. Je me demande donc si l'AMC a été consultée avant le dépôt de ce projet de loi sous sa nouvelle forme.

**M. B.E. Freamo (secrétaire général, Association médicale canadienne):** Monsieur le président, pas avant le dépôt de ce projet de loi. Depuis, certaines consultations ont eu lieu.

**M. Angus:** Merci.

**M. Geekie:** Monsieur le président, pourrais-je ajouter quelque chose? Au cours des deux ou trois dernières années les fonctionnaires du ministère des Transports ont consulté l'AMC au sujet de ce problème, mais d'une manière générale. Il reste, bien entendu, que la rédaction de cette loi est restée secrète et que nous n'en avons pas vu le texte avant qu'elle soit déposée.

**M. Angus:** Avez-vous quand même été consulté d'une manière générale au sujet du genre de règlements que vous aimeriez voir mis en place au cas où de tels règlements seraient proposés?

A la page 3 de votre mémoire, vous préconisez une méthode différente pour informer le ministre. Je dois avouer être satisfait de constater que, bien que vous proposiez une méthode différente, vous reconnaissez la nécessité d'une procédure de ce genre. Vous proposez, par exemple, qu'une lettre standard soit envoyée par le ministère au médecin, lui confirmant que son patient l'a averti. Dans quel délai? 30 jours, 90 jours, 7 jours...?

**M. Freamo:** Nous ne proposons pas que cette responsabilité incombe au patient mais à son médecin. Ce ne serait pas du tout au patient d'avertir le ministre.

**M. Angus:** Oh! Je m'excuse, je n'avais pas compris.

**Dr McPherson:** La patient aurait l'obligation d'informer son médecin de son état, comme l'exige sa licence. Il incomberait alors à ce médecin, s'il le juge utile, d'informer le médecin du ministère.

[Texte]

**Mr. Angus:** But you do say in the report:

only if, within a stipulated period, the patient has failed to satisfy the physician that he has drawn the matter to the attention of the Minister.

• 1005

**Dr. McPherson:** That is the current legislation.

**An hon. member:** That is the proposal.

**Mr. Fennell:** But not our proposal.

**Mr. Angus:** But not our proposal, except you do phrase it in terms of an alternative approach.

**Dr. McPherson:** Well, it is the alternative approach being proposed.

**Mr. Angus:** Okay. On page 4, the third paragraph calls for "immunizing a physician for acts reasonably taken to comply with subsection (1)". Do you have, or could you have, a suggested wording to accommodate that?

**Mr. Geekie:** We do not have any specific wording, sir. We would be prepared and pleased to assist DOT personnel and others who are concerned with this area.

**The Chairman:** Mr. Geekie, we are the standing committee. DOT has its officials; they have produced a bill. I frankly think Mr. Angus has a very good point for you and other witnesses. We are only Members of Parliament; we debate amendments but sometimes we do not draft them the way that . . . and then there are officials who look at them. Really, do not worry about helping DOT. Help the Members of Parliament and, if you have a suggested amendment along the lines of your brief, that is the type of thing we want.

While I have the floor . . . I was going to do it at the end of Mr. Angus' questions; I am not taking time away. You made the comment, as I heard it, that you had not had consultations this time, etc., but I remember you had a brief on this matter the last time around, did you not? Is this the first time you have appeared . . .

**Dr. McPherson:** The first time.

**The Chairman:** —on this matter of the confidentiality issue? Okay.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Later on that same page, you talk about the requirement "as a condition of licensure, to give explicit consent to any physician or optometrist whom he consults to report to appropriate DOT medical examiners". Does this suggestion really prevent a pilot or somebody else with a certificate from going to a doctor who does not know him?

**Dr. McPherson:** No, of course not. This particular proposal keeps honest people honest.

[Traduction]

**M. Angus:** Pourtant vous dites dans votre mémoire:

Seulement si, au bout d'une période de temps stipulée, le médecin doute que son patient ait informé le ministre.

**Dr McPherson:** C'est la loi actuelle.

**Une voix:** C'est la proposition.

**M. Fennell:** Mais pas la nôtre.

**M. Angus:** Mais pas la nôtre, sauf que vous semblez proposer une solution de rechange.

**Dr McPherson:** Oui, c'est la solution de rechange proposée.

**M. Angus:** Bon. À la page 4, au troisième paragraphe, il est question de «protéger le médecin pour des gestes raisonnables posés pour se conformer au paragraphe (1)». Auriez-vous peut-être un libellé à proposer à cet effet?

**M. Geekie:** Nous n'avons pas de libellé exact, monsieur. Nous serions heureux d'aider les fonctionnaires du ministère des Transports et toutes autres personnes qui s'occupent de cette situation.

**Le président:** Monsieur Geekie, vous vous adressez à l'heure actuelle au Comité permanent. Le ministère des Transports a ses propres fonctionnaires; ce sont eux qui ont rédigé le projet de loi. Je crois franchement que M. Angus a soulevé un point très intéressant pour vous-même et les autres témoins. Nous ne sommes que de simples députés; notre débat porte sur toutes sortes d'amendements possibles, mais parfois nous ne les rédigeons pas de la façon dont . . . Et ensuite il y a les fonctionnaires qui les étudient. Bien franchement, ne vous inquiétez pas d'aider les fonctionnaires du ministère des Transports. Aidez plutôt les simples députés et si vous voulez proposer une modification quelconque, du genre de celle qui se trouve dans votre mémoire, c'est le genre de chose que nous voulons.

Pendant que j'ai la parole . . . J'allais attendre la fin des questions de M. Angus; je ne veux pas prendre de son temps. Si je vous ai bien compris, vous avez dit qu'il n'y avait pas eu de consultation de votre côté cette fois-ci, etc., mais je me souviens que vous avez présenté un mémoire à ce sujet la dernière fois, n'est-ce pas? Est-ce la première fois que vous comparez . . .

**Dr McPherson:** La première fois.

**Le président:** . . . au sujet de cette question de la confidentialité? Parfait.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Un peu plus loin à la même page, il est question de l'exigence suivante: «Comme condition d'obtention du permis, de donner son consentement explicite à tout médecin ou optométriste qu'il consulte afin que ce dernier puisse faire rapport aux examinateurs médicaux appropriés du ministère des Transports». Cela empêche-t-il vraiment un pilote, ou quelqu'un d'autre avec un certificat, d'aller voir un médecin qui ne le connaît pas?

**Dr McPherson:** Evidemment pas. Le seul résultat de cette proposition, c'est que les gens honnêtes le resteront.

## [Text]

**An hon. member:** As most laws do.

**Mr. Angus:** I am not sure if this is a question or a statement. That second-last paragraph on page 4, "When consulting any physician or optometrist, such DOT licensee must advise him/her of the fact that he holds such a licence". Clearly if he does not, that licence holder would be subject to whatever other laws are in the act in terms of penalties.

**Dr. McPherson:** Right, correct.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus, and thank you for staying within your time. Mr. Jourdenais.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président.

Je remercie beaucoup les représentants de l'Association médicale canadienne d'être venus nous présenter ce matin une solution à la disposition 5.5. J'ai reçu votre mémoire hier soir et je l'ai lu. J'ai regardé presque tout votre catalogue.

En vertu de quel règlement ou de quelle loi l'examineur du ministère des Transports a-t-il le droit de faire un rapport sur l'état de santé d'un patient qui va le voir en vue de l'obtention d'un brevet ou pour l'examen régulier qu'il doit subir environ tous les deux ans? Comment peut-il le faire sans enfreindre la loi ou la Charte des droits et libertés, alors que les autres médecins n'ont pas le droit de le faire?

**Dr Da Sylva:** Monsieur le président, il s'agit ici d'un rôle très particulier. Le médecin qui travaille pour le ministère des Transports agit en tant que tiers. Il représente le ministère des Transports; il ne travaille pas pour le patient. C'est comme le médecin examinateur d'une compagnie d'assurance dont le rôle est différent de celui de votre médecin personnel. Votre médecin personnel a le devoir de vous renseigner sur votre état de santé, de vous conseiller, etc. Par ailleurs, si vous demandez un privilège quelconque, si vous postulez un poste quelconque, l'employeur, ou celui qui va vous fournir le service, peut exiger que le médecin qui est à sa solde vous fasse subir un examen pour s'assurer que vous rencontrez les exigences du contrat que vous signez ou que vous remplissez les conditions d'embauche. Le médecin examinateur du ministère des Transports n'est pas à l'emploi du patient, du pilote; il est à l'emploi du ministère des Transports et, de ce fait, a le droit de donner son opinion au ministère des Transports.

• 1010

**M. Jourdenais:** Quand il faut subir un examen médical en vue de l'obtention d'un permis de conduire, faut-il toujours aller voir le médecin attiré de l'organisme provincial de permis ou si on peut aller voir n'importe quel médecin à son bureau ou à une clinique? Ici, on dit qu'il est obligé d'avertir les autorités s'il se rend compte que le patient n'est pas apte à conduire un véhicule. C'est dans le livre que vous m'avez remis.

**Dr Da Sylva:** Dans le cas des véhicules automobiles, la situation est généralement différente, en ce sens que le malade est invité à se présenter chez son médecin pour subir un

## [Translation]

**Une voix:** C'est le résultat de la plupart des lois.

**M. Angus:** Je ne sais pas s'il s'agit d'une question ou d'une déclaration. L'avant-dernier paragraphe à la page 4: «Lorsqu'il consulte un médecin ou un optométriste, le détenteur d'un tel permis du ministère des Transports doit dévoiler ce fait au professionnel de la santé précité». Il est clair que s'il ne le fait pas, ce détenteur de permis devra subir les peines prévues à cet effet dans la loi.

**Dr McPherson:** Oui, c'est exact.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Angus et merci d'avoir respecté le chronomètre. Monsieur Jourdenais.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to thank the representatives of the Canadian Medical Association for having presented us here this morning with a solution to clause 5.5. I got your brief last night and I read it. I looked at practically your whole catalogue.

By virtue of what regulation or what legislation does the Department of Transport examiner have the right to report on the state of health of a patient who goes to see him to obtain a licence or for the regular examination that he must undergo approximately every two years? How can he do that without breaking the law or going against the Charter of Rights and Freedoms, while the other doctors do not have the right to do it?

**Dr. Da Sylva:** Mr. Chairman, what we have here is a specific role. The doctor who works for DOT acts as a third party. He represents the Department of Transport; he does not work for the patient. It is like the medical examiner from an insurance company whose role is different from your personal doctor. Your personal doctor has the duty to inform you on your state of health, advise you and so on. On the other hand, if you are requesting some kind of privilege, if you are applying for some kind of job, the employer or the one who is going to be giving you the service, can demand that the doctor he pays examine you to make sure you meet all the requirements of the contract you are signing or that you meet all the requirements of the job being applied for. The examining doctor of the Department of Transport is not an employee of the patient or the pilot; he is an employee of the Department of Transport and, because of that fact, has the right to give his opinion to the Department of Transport.

**Mr. Jourdenais:** When you have to go through a medical examination to obtain a driver's licence, do you always have to see the doctor authorized by the provincial organization delivering the licence or can you go and see any doctor in his office or at a clinic? Here it says that he must advise the authorities if he sees that the patient is not in a condition to drive a vehicle. That is in the book you gave me.

**Dr. Da Sylva:** In the case of motor vehicles, the situation is generally different in that the sick person is invited to go to his doctor to submit to examination. The doctor examines the sick

## [Texte]

examen. Le médecin examine le malade et, à la lumière des renseignements exposés dans le guide que vous avez en main, il émet une opinion dont il fait part à son patient. Le patient peut décider de ne pas remettre cette opinion médicale au ministère des Transports, auquel cas on lui refusera un permis, ou il peut décider de la remettre. Ce n'est pas le médecin lui-même qui prend l'initiative d'avertir le ministère des Transports de l'état du malade.

La situation dont on parle ici est différente. Il s'agit d'un médecin qui est consulté par son malade et à qui on demande de faire un rapport sur l'état de santé du malade à un autre médecin, qui, lui, travaille pour le ministère des Transports. Il s'agit de deux situations qui peuvent se ressembler, mais qui sont nettement différentes.

**M. Jourdenais:** Il est écrit ici:

Il incombe au médecin, pour le bien-être de son patient et de la communauté, d'aviser le patient de ne pas conduire temporairement, ou même de façon permanente, quand une affection ou un traitement thérapeutique limite son aptitude à conduire un véhicule automobile en toute sécurité. Il appartient au médecin de connaître les lois provinciales relativement à l'obligation de notifier le Bureau des véhicules automobiles dans de telles circonstances.

On ne dit pas au patient: Voulez-vous que je le dise?

Dans votre présentation, une chose m'a beaucoup frappé. En anglais, à la première page, vous dites que selon le code d'éthique de l'AMC, le médecin:

will keep in confidence . . . except when the law requires him to do so;

Je pense que c'est une loi qu'on est en train de passer. Si la loi dit qu'il faut le faire, il sera assez facile au médecin traitant de dire: C'est la loi qui m'oblige à le faire.

**Dr Da Sylva:** Même s'il existe des lois qui, dans certaines circonstances, forcent le médecin à divulguer qu'un malade peut ne pas être en état de conduire un véhicule automobile, nous prétendons que dans le cas présent, une loi semblable ne serait pas pratique, pour deux ou trois raisons que nous énumérons dans notre mémoire.

L'Association n'a jamais été en faveur de lois qui obligent les médecins à faire un accroc au secret professionnel. Nous savons que dans les provinces où existe une loi de ce genre concernant les véhicules automobiles, il y a des médecins qui, sur le plan de la déontologie, illégalement peut-être, refusent de se plier à cette loi-là.

Dans le projet de loi qui nous intéresse, il y a deux facteurs différents. Premièrement, dans le cas des véhicules automobiles, quand un malade se présente chez le médecin, il est, dans à peu près 99 p. 100 des cas, détenteur d'un permis de conduire, alors que les pilotes sont beaucoup plus rares. Donc, le médecin qui voit des douzaines de malades n'a pas de raison de soupçonner que la personne qui se présente à lui pourrait être un pilote. Cela peut arriver une fois de temps en temps.

Deuxièmement, il n'y a pas de loi qui oblige le pilote à s'identifier. Donc, le médecin ne le saura pas. Ensuite, le médecin ne saura pas nécessairement dans quelle mesure

## [Traduction]

person and, in the light of the information contained in the guide you have in your hands, forms an opinion which he gives his patient. The patient can decide not to give this medical opinion to the Department of Transport and in that case the licence will be refused or he can decide to give the opinion to the authorities. It is not the doctor himself who takes the initiative of advising the Department of Transport about the state of health of the person.

The situation we are talking about here is different. This is a doctor who is consulted by his patient and who is asked to make a report on the patient's state of health to another doctor and the latter works for the Department of Transport. You have two situations that might seem similar but which are completely different.

**Mr. Jourdenais:** It says here:

It is the physician's responsibility to the patient and to the community to warn the patient not to drive temporarily or even permanently when disease or therapy threatens the ability to operate a motor vehicle safely. It is the responsibility of the physician to be familiar with provincial statutes concerning compulsory notification to the Motor Vehicle Branch.

The patient is not told: "Do you want me to report it?"

In your presentation, there is one thing that struck me. In English on the first page, you say that according to the CMA code of ethics, the doctor:

guardera le secret . . . sauf lorsque la loi l'exige;

I think that it is a law that we are discussing right now. If the law says that he must do it, it will be easy enough for the doctor to tell his patient: "The law says I have to do it".

**Dr. Da Sylva:** Even if there are laws which, in some circumstances, oblige the doctor to divulge that a patient might not be fit to drive a motor vehicle, we say that in the present case such legislation would not be practical for two or three reasons that we set out in our brief.

The Association has never been in favour of laws which oblige doctors to breach confidentiality. We know that in the provinces where such laws exist concerning motor vehicles, there are doctors who for reasons of ethics and perhaps illegally refuse to comply with the law.

In the bill we have before us, there are two different factors. First, in the case of motor vehicles, when a sick person goes to see a doctor, in 99% of those cases the patient has a driver's licence while pilots are far more rare. So the doctor who sees dozens of patients has no reason to suspect that the person before him might be a pilot. It might happen every now and then.

Secondly, there is no law obliging pilots to identify themselves. So the doctor will not know. Again, the doctor will not necessarily know how seriously the patient's condition might

## [Text]

l'affection que présente le malade peut affecter son aptitude à piloter. Ce sont donc deux choses qui nuisent au déroulement de ce qui est proposé.

• 1015

**M. Jourdenais:** Vous dites qu'un médecin ne peut pas savoir si son patient est pilote. D'après mon expérience, je peux vous assurer que les secrétaires qui sont à la réception posent de ces questions—je ne dirai pas lesquelles parce qu'on est en public—assez personnelles. Je suis convaincu que le médecin, peut-être pas à la seconde même, lorsqu'il fait l'examen, mais il va se rendre compte que c'est un pilote assez facilement dans la conversation parce qu'il va lui demander ce qu'il fait dans la vie. Ce n'est pas un argument assez solide parce que le médecin garde un dossier pour chaque patient.

**Dr Da Sylva:** Si je peux répondre à cette question, je suis d'accord avec vous. Dans le cas d'un pilote dont c'est l'occupation principale, je suis parfaitement d'accord avec vous. Mais il y a des milliers et des milliers de personnes qui sont détenteurs d'un brevet de pilote, qui ne sont pas des pilotes de métier, de profession, qui ont un brevet personnel et qui sont, à notre avis, une cause beaucoup plus fréquente d'accidents. Des gens qui pilotent leur propre avion, des pilotes privés qui amènent leurs amis, leur famille, à la chasse ou au chalet et, dans les cas que le ministère nous a soulignés, ce sont ces pilotes qui sont en cause. Ces pilotes peuvent tuer deux, trois, quatre personnes. Ils sont les seuls pilotes à bord; ils peuvent écraser leur avion en plein centre-ville, dans un édifice public ou n'importe où. Pour un 747, il y a au moins une ou deux autres personnes à bord de l'avion qui sont capables de piloter si le pilote devenait incapable de le faire. Le pilote professionnel, c'est une chose, mais cela représente seulement une partie du problème auquel on fait face actuellement. Et le pilote qui entraîne le plus de risques n'est pas le pilote professionnel parce qu'il doit subir des examens réguliers tandis que le pilote privé n'est pas soumis à une telle régularité et à un examen aussi sévère de la part du médecin. Quand nous en avons discuté avec notre conseil des soins de santé, les membres étaient unanimes à dire que le nombre de pilotes qui présentent des problèmes sont fort probablement en majorité les pilotes privés.

**M. Jourdenais:** Je vais laisser un pilote vous poser la question, justement un pilote,—je ne sais pas si vous appelez l'appel professionnel mais, en tout cas, il est supposé être très bon pilote.

J'ai deux questions courtes, mais il m'a dit d'en poser une.

Est-ce que vous n'êtes pas obligé, comme médecin, ou un médecin n'est-il pas obligé de rendre compte que quelqu'un a une maladie vénérienne? Est-ce qu'il ne rend pas compte à l'État? Et, croyez-moi, la maladie vénérienne est peut-être dangereuse, mais je pense que piloter un avion est encore bien plus dangereux pour la société.

**Dr Da Sylva:** Nous reconnaissons, et d'ailleurs, notre Code de déontologie le reconnaît, qu'il y a des situations où la responsabilité du médecin envers la société existe. Et les médecins le reconnaissent; les médecins participent à un tas de programmes où ils manifestent leur reconnaissance de ce

## [Translation]

affect his ability to pilot an aircraft. So those are two things which run counter to what is being suggested.

**Mr. Jourdenais:** You say a doctor cannot know whether his patient is a pilot. In my experience, I can assure you that the secretaries sitting at the reception desk do ask some questions—I will not say which ones because we are in public here—which are rather on the personal side. I am convinced that the doctor, perhaps not at that selfsame second, when he conducts the examination, but he is going to know that he has got a pilot in front of him rather easily during the conversation because he is going to ask him what he does in life. It is not a solid enough argument because the doctor keeps a file on each patient.

**Dr. Da Sylva:** If I may answer that question, I agree with you. In the case of a pilot where this happens to be his main occupation, I completely agree with you. But there are thousands and thousands of people who have a pilot's licence but who are not professional pilots, whose job is not flying, but who have a personal licence and, in our opinion, they are a far more frequent cause of accidents. People who pilot their own plane, private pilots who take along their friends, their family, either hunting or to the cottage and, in those cases the Department has pointed out to us, they are the pilots involved. Those pilots can kill two, three or four people. They are the only pilot on board; they can crash their airplane downtown, on a public building or anywhere else. For a 747, there are at least two or three other people on the airplane who can take over if the pilot is incapacitated all of a sudden. The professional pilot is one thing but that represents only part of the problem we are facing presently. And the pilot who presents the highest risk is not the professional one because he must submit to regular examinations whereas the private pilot does not have to go as regularly and submit to a doctor's examination that is as severe. When we discussed health care with our council, the members were unanimous in saying that the number of pilots presenting problems are most probably private pilots, in the majority.

**Mr. Jourdenais:** I will let a pilot put a question to you and I do not know whether or not you would call him a professional pilot, but anyway he is supposed to be a very good one.

I have two brief questions but he told me only to put one.

Is a doctor not obliged to report to someone when he sees a case of venereal disease? Does he not report this to the state? And believe me, venereal disease is perhaps dangerous but I think that piloting an airplane is even more dangerous for society.

**Dr. Da Sylva:** We do recognize and so does our code of ethics the fact that there are situations where the doctor does have a social responsibility. And doctors recognize this. Doctors are participants in a whole series of programs where they recognize that principle. All we are saying here is that,

[Texte]

principe-là. Tout ce que nous disons ici, c'est qu'en plus de faire un accroc au secret professionnel, le mécanisme proposé n'est pas efficace parce que le médecin n'a que très peu de chance de savoir que la personne qui est devant lui est un pilote; deuxièmement, le médecin moyen n'est pas nécessairement compétent à reconnaître l'effet de cette invalidité-là sur la performance du pilote. C'est tout ce que nous disons. Et nous proposons un mécanisme qui nous semble meilleur et qui, en plus, épargne le secret professionnel.

**M. Jourdenais:** J'ai lu dans un des deux mémoires, je ne me souviens pas lequel, celui de vos avocats ou le vôtre, où on dit qu'on devrait fournir, justement, une formule aux médecins, à savoir qu'est-ce qui pourrait être à l'encontre d'une bonne santé d'un pilote. Ou dans vos livrets, j'ai lu ça.

Maintenant, je voudrais vous poser une question. Depuis 1921 que la Loi sur l'aéronautique est en existence et que l'on a fait des amendements, des règlements de compagnies etc., et je reviens surtout à ça, car ça m'a frappé ce matin quand je l'ai lu et ça dit: *Except when the law requires to do so*.

Pourquoi allez plus loin? Je ne veux pas être dictateur, mais pourquoi allez plus loin? C'est la loi, c'est nécessaire, ça protège la communauté, ça protège le monde. À l'exception des amendements que vous avez mentionnés tout à l'heure... On peut en faire des amendements. Qu'on en fasse un amendement si c'est nécessaire!

**Dr Da Sylva:** Le législateur décidera s'il veut faire un autre accroc au secret professionnel. Nous prétendons qu'il y en a déjà beaucoup et que ce n'est pas pour le bien-être du patient. La seule personne qui profite de cela c'est le malade. Alors, si on se laisse aller à effriter le secret professionnel de plus en plus par toutes sortes de lois!

• 1020

Depuis quelques années, il y en a eu plusieurs qui ont été adoptées. Eventuellement, le malade saura très bien qu'il ne peut rien confier à son médecin parce que le médecin pourra transmettre cette information à n'importe qui. C'est la seule raison d'être du secret professionnel. C'est pour la protection du malade.

**M. Jourdenais:** C'est maintenant au tour d'un collègue de vous poser des questions; j'aimerais revenir au deuxième tour.

**The Chairman:** I will come back. Mr. Hamelin.

**M. Hamelin:** Je remercie les témoins d'être venus ce matin. Je suis l'un de ces pilotes privés, propriétaire d'un coucou, avec 400 ou 500 heures de vol à mon actif. Effectivement, la question de la sécurité aéronautique a toujours été très importante. C'est un des secteurs des transports les plus réglementés au monde. Mais j'aurais des critiques à faire au niveau du ministère; sa main droite semble ignorer ce que fait sa main gauche, en particulier en réduisant les heures de tour de contrôle. On proteste énergiquement contre cela, mais j'y reviendrai.

[Traduction]

besides creating a breach of confidentiality, the mechanism proposed is not as efficient because the doctor has very little chance of knowing that the person in front of him is a pilot; secondly, the average doctor is not necessarily in a position to recognize the effect that a certain condition might have on the pilot's performance. That is all we are saying. And we are suggesting a mechanism that we find better and which, besides, does not breach confidentiality.

**Mr. Jourdenais:** I read in one of your two briefs, I do not remember which one, either the one from your lawyers or from yourselves, where it says that a form should be given to the doctors concerning what might be detrimental to a pilot's good health. Or in your booklets, I read that somewhere.

Now, I would like to ask a question. The Aeronautics Act has been in existence since 1921 and all kinds of amendments have been made, company regulations and so forth, and that is mainly what I am getting back to because what struck me this morning when I read it was where it said: *Except when the law requires to do so*.

Why go any further? I do not want to be a dictator, but why go any further? It is the law, it is necessary, it protects the community, it protects the people. With the exception of the amendments you have mentioned before..., we can make amendments. We can make an amendment out of that if it is necessary!

**Dr. Da Sylva:** The legislator will decide whether or not he wants another breach of confidentiality. We say that there are already enough of those things and that it is not for the welfare of the patient. The only person who gains anything is the sick one. So if we are going to go in the direction of chipping away more and more at confidentiality with all kinds of legislation!

In the last few years, a lot of laws like that were passed. Eventually, the patient will know very well that he cannot confide anything to his doctor who will simply be able to transmit this information to just anybody. That is the very reason for the existence of confidentiality. It is to protect the patient.

**Mr. Jourdenais:** Now it is my colleague's turn to have a go at questioning you; I would like to come back for the second round.

**Le président:** Je ne vous oublierai pas. Monsieur Hamelin.

**Mr. Hamelin:** I thank the witnesses for having come here this morning. I am one of those private pilots who owns his own bird with 400 or 500 hours of flying under my belt. Actually, air safety has always been a very important question. It is one of the most regulated areas of transport in the world. But I would have criticism to direct at the Department; its right hand seems to ignore completely what its left hand is up to especially by decreasing control tower hours. We are protesting energetically against that but I will get back to it.

*[Text]*

Comme je viens des régions éloignées, n'est-il pas vrai que seuls les médecins habitués et documentés font les examens médicaux des pilotes? D'autre part, vous disiez tout à l'heure que tous les médecins ne connaissent pas l'aéronautique, le pilotage ou les fonctions mêmes de pilote. Est-ce que ces médecins ne sont pas déjà au courant? Quand un pilote ou un aspirant-pilote se présente chez un médecin, ne va-t-il pas voir le médecin recommandé par le ministère des Transports? En tout cas, en région, je peux dire que c'est le cas. Ayant subi moi-même les examens médicaux, je peux dire que les questions du médecin étaient extrêmement précises. Il fallait aussi remplir des formulaires pour se conformer aux exigences du permis de pilote à temps partiel? Est-ce que ce n'est pas le cas actuellement?

**Dr Da Sylva:** Oui. Ce qui nous préoccupe ici, ce n'est pas le cas du pilote qui se présente chez un médecin examinateur dans le but de déterminer son aptitude à piloter. On sait que cela se fait normalement, régulièrement. Il y a des règlements qui sont prévus, il y a une fréquence qui est prévue et les médecins examinateurs sont des médecins avertis qui sont habilités à examiner et à juger de la compétence du pilote.

**M. Hamelin:** D'accord.

**Dr Da Sylva:** Ce que la loi essaie de corriger, c'est la situation qui est aberrante actuellement. Dans le moment, un individu porteur d'un brevet de pilote commercial ou privé, entre ses examens réguliers prévus, peut se sentir malade, peut éprouver un malaise quelconque et, même si aux termes de la loi, il n'est pas autorisé à piloter,—malgré cela,—le pilote peut très bien décider d'aller voir un médecin autre que le médecin traitant parce que celui-ci pourrait savoir qu'il est détenteur d'un brevet; il pourrait consulter un médecin sur la rue Sparks ou n'importe où, et omettre de mentionner qu'il est pilote, et dire: «Docteur, voulez-vous vérifier ma tension; docteur, j'ai mal au ventre; docteur, j'ai un ongle incarné ou quoi que ce soit». Il pourrait consulter un médecin pour une condition qui n'a rien à voir avec son travail professionnel et le médecin pourrait, effectivement, dire à ce bonhomme: «Vous souffrez d'une hypertension sévère, mon ami, il faudrait y voir.» Mais ne sachant pas que le bonhomme en question est porteur d'un brevet de pilote, le médecin ne lui dira pas spécifiquement: «Vous devez vous rapporter au ministère des Transports», parce qu'il ne le sait pas qu'il est détenteur d'un brevet de pilote. Il ne sait pas que le bonhomme n'est pas en condition de voler. Le médecin ne peut absolument rien faire parce qu'il ignore que son patient détient un brevet de pilote. Si le médecin connaît le pilote, il peut détecter une condition quelconque chez ce malade, une arythmie cardiaque quelconque. Le médecin sait très bien, parce qu'on lui a fourni un petit livre, que cette arythmie n'est pas significative et ne l'empêche pas de conduire son automobile. Il ne sait peut-être pas que cette arythmie peut parfois être dangereuse à haute altitude. Et il pourrait très bien ignorer ce fait et ignorer le fait que l'individu est pilote.

*[Translation]*

As I come from an outlying area, is it not true that medical examinations of pilots are done only by doctors who are used to this and have knowledge about the necessary documentation. On the other hand, you were saying before that all doctors do not know about flying, the subject of piloting an aircraft or even the function of a pilot. But do not those doctors already know about it? When a pilot or a would-be pilot goes to a doctor, does he not go to see a doctor recommended by the Department of Transport? Anyway, in outlying areas, I can tell you that is the case. Having gone through those medical examinations myself, I can tell you that the doctor's questions were extremely specific. Do you not also have to fill out forms in conformity with the requirements for a part-time pilot's licence? Is that not the case?

**Dr. Da Sylva:** Yes. What we are concerned about here is not the case of the pilot who goes to an examining doctor with a view to determining his fitness as a pilot. We know that is being done normally and regularly. There are regulations to that effect, there is a frequency that is provided for and the examining doctors are knowledgeable doctors who are authorized to examine and judge the pilot's fitness.

**Mr. Hamelin:** Agreed.

**Dr. Da Sylva:** What the legislation is trying to correct is the aberrant situation which we have now. For the time being, an individual who has a commercial or private pilot's licence, in between the regularly required check-ups, may feel sick or may feel some kind of discomfort and even if, under the terms of the legislation, he is not authorized to pilot an aircraft, despite that, he may very well decide to go and see a doctor other than his personal physician because the latter might know that he has a licence; he might go to see a doctor on Sparks Street Mall or anywhere else and forget to mention that he is a pilot and say: "Doctor, do you want to check my blood pressure; doctor, I have a stomach ache; doctor, I have an ingrown toenail or whatever". He could consult a doctor for a condition that has nothing to do with his professional work and the doctor might effectively tell that fellow: "Your blood pressure is really way up there, my friend, and you should see to it." But not knowing that the fellow in question has a pilot's licence, the doctor will not tell him specifically: "You must report this to the Department of Transport" because he does not know the fellow has a pilot's licence. He does not know that the fellow is in no condition to fly. The doctor can do absolutely nothing because he does not know his patient has a pilot's licence. If the doctor does not know the pilot, he may detect whatever condition in his patient, some kind of cardiac arrhythmia. The doctor knows very well, because he has been given a little booklet, that this arrhythmia is not significant and will not prevent him from driving his car. He perhaps does not know that this arrhythmia can sometimes be dangerous at high altitudes. And he might very well not know that fact and not know that this individual is a pilot.

[Texte]

[Traduction]

• 1025

**M. Hamelin:** Mais, docteur, la loi ne peut pas prévoir la mauvaise foi des personnes. On ne peut pas présumer de la mauvaise foi des personnes.

**Dr Da Sylva:** En effet.

**M. Hamelin:** Vous savez comme moi que la loi prévoit des examens médicaux réguliers pour les détenteurs d'un brevet de pilote. Dans le cas des pilotes privés, c'est à tous les deux ans pour les personnes de moins de 40 ans et à tous les ans pour les personnes de plus de 40 ans. Pour les pilotes de ligne, c'est plus fréquent, et je comprends pourquoi.

Lors de ces examens réguliers obligatoires, est-ce que l'on n'a pas une occasion unique de dire: À notre avis, monsieur, vous n'avez pas, du moins pour l'instant, les capacités requises; vous constituez un risque, non seulement pour vous-même, mais surtout pour les autres. C'est encore une question de jugement. La loi vise à protéger les tierces personnes. Je conviens que cela constitue un accroc au secret professionnel, mais ne croyez-vous pas que c'est dans le but de protéger les autres, au fond, et même la vie de votre patient?

Dans ce projet de loi, on vous demande de nous donner une expertise médicale dans le but de protéger les tiers, parce que vous êtes les seuls capables de nous la donner. En général, ces examens ne se font pas chez n'importe qui, mais chez des médecins habitués à fournir au ministère des Transports des rapports d'examens médicaux. En tout cas, c'est ce qui se passe en région. Je sais qu'il y a deux médecins à Baie-Comeau qui communiquent régulièrement avec le ministère des Transports et sont responsables des examens périodiques des pilotes, privés et autres. Ils transmettent les rapports confidentiellement et ils donnent aux aspirants pilotes ou aux pilotes qui renouvellent leur brevet des renseignements précis à ce niveau-là.

**Dr Da Sylva:** Monsieur le président, je ne sais trop comment expliquer clairement aux membres du Comité que l'Association médicale canadienne tient à ce qu'on respecte ce qui existe déjà. Il y a déjà des mécanismes qui obligent chaque pilote à se faire examiner. À cette occasion, le médecin du ministère peut décider que le pilote ne pourra pas voler, pour telle ou telle raison. Nous ne voulons rien changer à cela. Nous voulons améliorer ce qui existe. Actuellement, il n'y a pas de mécanisme qui permet à un médecin de famille, à un médecin traitant quelconque de faire un rapport au ministère des Transports lorsqu'il découvre, au cours d'un examen normal, qu'un détenteur d'un brevet de pilote présente un état de santé nouveau, qui n'avait pas été découvert au préalable. Je ne parle pas d'un examen du ministère, mais d'un examen normal. Nous voulons que le médecin soit autorisé, par les mécanismes que nous proposons, à faire une telle déclaration, à faire un tel rapport, sans qu'il y ait accroc au secret professionnel. Nous voulons que toute personne sache, au moment où elle demande un brevet de pilote, qu'elle devra, chaque fois qu'elle consulte un médecin, avertir ce dernier qu'elle est détentrice d'un brevet et l'autoriser à transmettre l'information. C'est tout ce que nous proposons pour améliorer la situation actuelle.

**Mr. Hamelin:** But, Doctor, the law cannot predict people's bad faith. You cannot presume that people are going to do things in bad faith.

**Dr. Da Sylva:** True.

**Mr. Hamelin:** You know as I do that the law provides for regular medical examinations for people who have a pilot's licence. In the case of private pilots, it is every two years for people under 40, and every year for people over 40. For commercial pilots, it is more often than that and I understand why.

During those mandatory regular examinations, do we not have a unique occasion to say: in our opinion, sir, you do not have, at least for the time being, the required capacity; you constitute a risk not only to yourself but mainly for others. That is a question of judgment. The law's objective is to protect third parties. I agree that this is a breach of confidentiality, but do you not think that its objective is to protect others and, ultimately, the life of your own patient?

In this bill, we are asking you to give us medical expertise with a view to protecting third parties because you are the only ones able to give us that. In general, these examinations are not done just anywhere but are done by doctors who are used to providing medical examination reports to the Department of Transport. Anyway, that is what happens outside the bigger centers. I know that there are two doctors in Baie Comeau who regularly are in communication with the Department of Transport and are responsible for the periodical examinations of pilots, whether private or otherwise. They send those reports confidentially and they give would-be pilots or pilots renewing their licence very specific information to that effect.

**Dr. Da Sylva:** Mr. Chairman, I do not quite know how to clearly explain to the members of the committee that the Canadian Medical Association would dearly like to see the present situation continued. There are already mechanisms which oblige each pilot to undergo an examination. On those occasions, the Department doctor can decide that the pilot may not fly for whatever reason. We do not want to change anything there. We want to improve what already exists. At the present time, there are no mechanisms allowing a family doctor or any treating physician to report to the Department of Transport when he discovers, in the course of a normal examination, that the holder of a pilot's licence is showing conditions that were not detected before. I am not talking about a departmental examination but a normal one. We would like the doctor to be authorized, through the mechanisms we are suggesting, to make such a statement or such a report without there being any breach of confidentiality. We would want everyone to know that when they apply for a pilot's licence, they will have, whenever they consult a doctor, to advise the doctor of the fact that they hold a pilot's licence and authorize the doctor to transmit whatever information. That is all we are suggesting to improve upon the present situation.

*[Text]*

On ne veut pas enlever ce qui existe déjà. Ce qui est proposé dans le projet de loi ne suffit pas, selon nous. Nous voulons mieux faire les choses, tout simplement.

**M. Hamelin:** En fait, vous voulez simplement qu'on oblige la personne à indiquer au médecin qu'elle est pilote. C'est le seul élément que vous voulez ajouter.

**Dr Da Sylva:** Oui, en premier lieu. Deuxièmement, nous voulons que, comme condition à l'obtention du brevet, la personne autorise au préalable tout médecin à faire un rapport au médecin du ministère des Transports. C'est très clair.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hamelin. Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I note that in your brief you suggest that you thought the flight crews and air traffic controllers would be coming forward and opposing this portion of the bill as it now is. Mr. Chairman, am I correct that these folks have not come forward?

**The Chairman:** They have not asked to appear yet, and there is no place in the timetable for them either.

• 1030

**Mr. Belsher:** Has the CMA touched base with these organizations to give them an idea of what you were going to propose here?

**Mr. Geekie:** Yes, sir, we have. We have been in contact with the Canadian Owners and Pilots Association that appeared before you, I think, on Tuesday of this week, when they indicated very clearly that they would oppose the legislation as it is currently written very strongly.

We have also been in contact with the Canadian Air Line Pilots Association along the same lines. We indicated to them verbally essentially what we intended to propose to you, and they received it very well. Both of them have indicated that they felt it warranted consideration. Certainly CALPA indicated to me verbally while they were reviewing it that, if they had to have a choice, if they had to have what was proposed in the legislation in comparison to what the CMA is proposing, they would prefer what the CMA is proposing because it provides for the consent of the patient. It provides for direct communication from physician to physician, to the DOT physician as such. But we have been in contact with them, if you like, sir, trying to sell them the concept of essentially a better mousetrap to realize what everyone would like to see.

**Mr. Belsher:** Good. I am very appreciative and I am very pleased to hear what you are saying there.

Your counsel, on the bottom of page 11, has raised a red flag in saying:

Forcing a person to consent to the disclosure of his or her medical file, as a condition of licensing or employment, could conceivably attract Charter arguments that the state action amounts to an unreasonable search or seizure . . .

*[Translation]*

We do not want to do away with what already exists. What is proposed in the bill is not sufficient, in our opinion. We want to do things better, quite simply.

**Mr. Hamelin:** In fact, you simply want to oblige the person to tell the doctor that he or she is a pilot. That is the only element you would want to add.

**Dr. Da Sylva:** Yes, first of all. Secondly, as a condition for obtaining the licence, we would want the person to authorize, in advance, any doctor to make a report to the Department of Transport doctor. That is very clear.

**Le président:** Merci, monsieur Hamelin. Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vois dans votre mémoire que vous aviez l'impression que le personnel navigant et les contrôleurs de trafic aérien s'opposeraient à cette partie du projet de loi tel qu'il se trouve libellé à l'heure actuelle. Monsieur le président, est-ce que je me trompe en disant que ces gens n'ont pas encore comparu devant nous?

**Le président:** Ils n'ont pas demandé à comparaître encore et notre échancier ne prévoit pas leur comparution.

**M. Belsher:** L'AMC a-t-elle contacté ces organisations pour leur donner une idée de ce qu'elle avait l'intention de proposer?

**M. Geekie:** Oui, monsieur. Nous avons contacté la Canadian Owners and Pilots Association qui a comparu devant votre comité, sauf erreur, mardi dernier et qui vous a indiqué très clairement qu'elle s'opposait fermement à cette loi sous sa forme actuelle.

Nous avons également contacté l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes. Pour l'essentiel, nous lui avons indiqué ce que nous avions l'intention de vous proposer, et sa réaction a été très favorable. Ces deux associations nous ont indiqué qu'il y avait là matière à réflexion. Les représentants de l'ACPLA ont indiqué que s'ils avaient le choix, s'ils avaient le choix entre ce que propose la loi et ce que l'AMC propose, ils choisiraient la proposition de l'AMC car elle prévoit le consentement du patient. Elle prévoit la communication directe entre le médecin personnel et le médecin du ministère. Nous les avons contactés, monsieur, pour déterminer si ce que nous proposons concordait mieux avec leurs vues.

**M. Belsher:** Bien. Je vous remercie et je suis fort heureux de vous l'entendre dire.

Votre conseiller, au bas de la page 11, signale un danger en disant:

Il est concevable que forcer une personne à consentir à divulguer son dossier médical, comme condition d'obtention d'une licence ou d'un emploi, pourrait inciter à un recours à la Charte en arguant du fait que cette mesure équivaut à une saisie non justifiée . . .

## [Texte]

I guess when you raise that kind of flag for us we really start to quiver, because we do not want any more challenges under the charter coming forth than what we can already see on the horizon, and of course, this will be for years to come.

Nonetheless, I am pleased with your answer. I must say I am very sympathetic to what I am hearing here today, and it does make a lot of sense that the onus is on the individuals as well. Each of us has to start taking our responsibility, and I believe you folk are coming forward in a responsible manner with your suggestions. So I welcome that.

Mr. Chairman, that is the only question I wanted to go into with these people.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Belsher.

I will just indicate that those are all the questioners I have on the second round, after the lead-off, and then we get into the third round with Mr. Rompkey, Mr. Angus and Mr. Jourdenais. Before we get to that, after Mr. Gray, if no other member wants to indicate questions at this particular stage, we are going to break for three minutes.

Also before the pause, we have had a request to have some shots to show members hard at work with committee. I am not at all sure for what reasons, but it is the CBC, and I said yes, why not? There will be no sound; they will be silent movies.

**Mr. Rompkey:** That is very unusual, Mr. Chairman.

**The Chairman:** It is very unusual. After fundamental change, many things are going to be unusual, Mr. Rompkey. But preserving some of the precedent, we are not going to do it with questions, so no member can pretend he is Clarence Darrow going after Dr. McPherson. It will be silent movies.

Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine) :** Thank you, Mr. Chairman. I hope the time you took in talking will not be taken from the time I have.

Gentlemen, I think it is a clear understanding of this committee that we are trying, as has already been stated, to protect human life, and of course, that is the prime objective of doctors also. With the legislation the way it has been proposed, if we use an example without mentioning particular names . . . We know recently there has been an airplane accident where three lives were taken, and if I can refer to the city, it was in Toronto. Now, from reports I have read, the pilot of the airplane had a left artery . . . I am not a doctor; I was inclined to go into medicine but I got detoured into politics.

• 1035

Apparently the pilot's left artery was blocked at 80% and his right coronary artery at 90%, if that makes biological sense to you gentlemen. Somewhere in our system, probably . . . and I am not the judge or the coroner in this accident . . . a case like this should not be flying.

## [Traduction]

C'est le genre de danger qui nous donne des palpitations, car nous voyons déjà se poindre à l'horizon suffisamment de contestations au nom de la Charte pour ne pas vouloir en provoquer d'autres dans les années à venir.

Néanmoins, votre réponse me satisfait. Je dois avouer que vos arguments me vont droit au coeur et qu'il est tout à fait logique que cette responsabilité incombe également aux intéressés. Il est temps que nous assumions tous nos responsabilités, et j'estime que vos propositions sont présentées de façon tout à fait responsable. Je vous en sais donc gré.

Monsieur le président, c'est la seule question que je voulais poser à ces témoins.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Belsher.

Je me permettrais de vous signaler que ceci met fin au deuxième tour et que nous allons maintenant passer au troisième tour avec MM. Rompkey, Angus et Jourdenais. Auparavant, et après M. Gray, si aucun autre député ne manifeste son désir de poser des questions, nous allons faire une pause de trois minutes.

Également avant cette pause, on nous a demandé l'autorisation de filmer le dur labeur des députés en comité. Je ne sais pas vraiment pourquoi, mais il s'agit de Radio-Canada et j'ai dit oui, pourquoi pas? Il n'y aura pas de son, ce sera un film muet.

**M. Rompkey:** C'est très inhabituel, monsieur le président.

**Le président:** C'est très inhabituel. Après un changement fondamental, nombre de choses deviennent inhabituelles, monsieur Rompkey. Cependant, pour respecter une partie des précédents, il n'y aura pas de question afin qu'aucun député ne puisse prétendre être Clarence Darrow poursuivant le Dr McPherson. Il n'y aura pas de bande sonore.

Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président. J'espère que votre intervention ne sera pas prise sur mon temps de parole.

Messieurs, comme nous l'avons déjà dit, je crois qu'il est clair que l'objectif de notre comité est de protéger les vies humaines et que bien entendu c'est également le principal objectif des médecins. Avec cette loi sous sa forme actuellement proposée, si nous utilisons un exemple sans mentionner de nom en particulier . . . Nous savons que dernièrement un accident d'avion a causé la vie à trois personnes, et si je peux citer le nom de cette ville, il s'agissait de Toronto. D'après les rapports que j'ai lus, le pilote de cet avion avait une artère gauche . . . je ne suis pas médecin, la médecine m'intéressait mais j'ai été intercepté par la politique.

Apparemment l'artère gauche du pilote était bloquée à 80 p. 10 et son artère coronaire droite à 90 p. 100 . . . biologiquement cela vous dit peut-être quelque chose, messieurs. Quelque part dans notre système, probablement . . . et je ne suis ni le juge ni le coroner chargé de cet accident . . . une personne dans cet état ne devrait pas voler.

## [Text]

I would ask you gentlemen the question, that with the proposed legislation, with the amendments or the changes you gentlemen propose in it . . . and we hear of models all the time. We talk about economic models. If you raise the gas tax 1¢ . . . how it is going to affect the wheat in Saskatchewan and the unemployed in the Gaspésie. But if we take the case of this accident in Toronto, take the proposed legislation, take your recommendations, how do your recommendations improve upon the proposed legislation?

**Dr. McPherson:** The way in which the proposal we have before you improves the proposed legislation is there is unquestionably going to be disclosure by the pilot to the personal physician as a requirement of his licensure. He may violate that requirement. We cannot do anything more than recommend that you require that he disclose it. So that is the first thing.

The second thing, however, is we cannot guarantee that the local physician in the case you are describing, first, is definitely going to have detected some signs which indicated that he had a 80% block of his right carotid artery and a 90% block of his anterior descending coronary artery; and secondly, it is entirely possible that he has no signs that could be detected, in spite of those fairly major abnormalities, at the time of that examination. But if he did have signs, it would be a requirement, under this proposal, that he disclose that he is a pilot, and it would be a requirement under this proposal that the physician would obviously in his best interests advise a DOT physician, who would undertake to have him grounded.

I think the important point here, as we have tried to develop it, is that there would be responsibility of the part of the person who should be responsible, and that is the pilot; or in our terms, the patient. I think it was George Bernard Shaw who said with liberty comes responsibility; that is why men dread it so. I think that is the point. In this particular circumstance the individual who has the liberty of being a pilot should have the responsibility of disclosure.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Except I would think at the same time, apart from politicians, who are held in the highest esteem in this great country of ours—doctors are probably second—if we continue to put the onus . . . we talk about pilots, but we can talk about air controllers or any other people who could be involved in a dangerous situation as concerns aeronautics. But if we take the example of an air controller, for example, who is following I do not know how many airplanes coming into Mirabel, Montreal, Toronto, or what not . . . and we seem to be putting all the onus on the pilots, which we should not do either . . . but if we say the pilot, we are all human beings, and I think our basic instinct is to protect ourselves; and with that comes human error.

So the thing I find difficult to understand is why a private physician who realizes that a person who is a pilot, an air controller, or what not, has a condition, should not be able to report that within the 72-hour period. I wonder how many

## [Translation]

Je vous pose la question suivante messieurs: compte tenu de cette proposition de loi, des amendements ou des changements que vous lui proposez . . . et on nous parle tout le temps de modèles. Nous parlons de modèles économiques. Si la taxe sur l'essence augmente d'un cent . . . quelle sera l'incidence sur le blé en Saskatchewan et sur les chômeurs de Gaspésie? Si nous prenons l'exemple de cet accident à Toronto, quel est l'avantage de ce que vous recommandez par rapport à ce qui est contenu dans cette proposition de loi?

**Dr McPherson:** L'avantage incontestable de notre recommandation est que ce pilote aurait l'obligation, au moment de renouveler sa licence, de divulguer ce genre de renseignement à son médecin personnel. Il est possible qu'il ne respecte pas cette obligation. Tout ce que nous pouvons faire c'est vous recommander de rendre cette divulgation obligatoire. C'est donc la première chose.

Deuxièmement, nous ne pouvons, toutefois, garantir que le médecin personnel, dans le cas que vous citez, d'abord, détecte à coup sûr les symptômes indiquant un blocage à 80 p. 100 de l'artère carotide droite et un blocage à 90 p. 100 de l'artère coronaire antérieure; et deuxièmement, il est tout à fait possible qu'aucun symptôme ne se manifeste, malgré ces anomalies assez graves au moment de l'examen. Mais si ces symptômes se manifestent, en vertu de notre proposition, il aurait l'obligation d'informer le médecin qu'il est pilote, et le médecin, de toute évidence, dans l'intérêt de tous, aurait l'obligation de saisir le médecin du ministère qui prendrait les mesures nécessaires pour empêcher l'intéressé de voler.

L'important ici, et c'est ce que nous avons essayé de démontrer, est que la responsabilité soit assumée par la personne responsable et en l'occurrence il s'agit ici du pilote, ou de notre patient. Je crois que c'est Georges Bernard Shaw qui a dit qu'avec la liberté commençait la responsabilité et c'est pourquoi les hommes en sont si peur. C'est cela qui est essentiel. Dans ce cas particulier, cette personne qui a liberté d'être pilote devrait avoir la responsabilité d'informer les intéressés de son état.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Si ce n'est que, simultanément, à part les politiciens, qui sont tenus dans la plus grande estime dans ce grand pays qui est le nôtre—les médecins viennent probablement en second—si nous continuons à faire reposer la responsabilité . . . nous parlons de pilotes, mais nous pourrions parler des contrôleurs aériens ou de tout autre groupe de personnes ayant d'énormes responsabilités en matière de sécurité aérienne. Prenons l'exemple du contrôleur aérien qui a la responsabilité de je ne sais combien d'avions décollant et atterrissant à Mirabel, à Montréal, à Toronto ou ailleurs . . . nous semblons imputer toute la responsabilité aux pilotes, et c'est peut-être exagéré . . . mais puisque nous parlons de pilotes, nous sommes tous humains, et je crois que notre instinct naturel veut qu'avant tout nous pensions à notre propre protection laissant la porte ouverte à l'erreur humaine.

Je n'arrive donc pas à comprendre pourquoi un médecin qui s'aperçoit qu'un pilote, qu'un contrôleur aérien, ou quelqu'un d'autre, a des problèmes de santé, ne pourrait pas le signaler aux autorités dans les 72 heures. Sauf erreur, la loi impose aux

*[Texte]*

cases, by law, doctors, private physicians, already report to the state because of venereal diseases or whatever. I find it difficult to believe a private physician could not automatically give the report. I believe you are protected by insurance and other areas.

**Dr. McPherson:** Our legal counsel has indicated otherwise. Our legal counsel has indicated that precisely as indicated in the presentation from counsel, the physician finds himself at the present time, under the proposed legislation, in a difficult circumstance.

• 1040

By the way, I wish to acknowledge the entrance of my MP, Mr. Murray Dorin. I am very pleased to see you here.

**An hon. member:** He was somewhere else.

**An hon. member:** The late Murray Dorin.

**The Chairman:** Under the rules, hallowed and sometimes honoured more in the breach, you are not, Dr. McPherson, supposed to comment on the absence or presence of members. There are a multitude of reasons why members are at other places at other times. Today there are 20 some committees meeting. I know Mr. Dorin was doing diligent work somewhere at sometime for somebody.

**Dr. McPherson:** Mr. Chairman, as a member of the medical profession and as a president of the medical profession in Canada, I must acknowledge that we on occasion are late as well.

In any case, to get back to the questions Mr. Gray raises, our legal counsel has indicated that there are problems currently with respect to difficulties vis-à-vis federal versus provincial legislation and that doctors under this proposed legislation would not be protected and safeguarded against the potential of civil litigation.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman. I think we still have not resolved the question of Mr. Rompkey on federal-provincial matters.

**The Chairman:** He may be getting at it on another round. Mr. Porter.

**Mr. Porter:** Thank you very much.

Thank you, gentlemen. It is a privilege to meet with you, and obviously as a fellow member from Alberta I did not realize what a privilege it was to be sitting next to Mr. Dorin until now.

First of all, Mr. Rompkey, I think I would have to agree that perhaps some of the problem with this legislation like many others . . . it maybe makes too common sense. I do not know. It does to me. I would certainly as a pilot appreciate you finding my problem on the ground rather than me finding it 10,000 feet in the air. So it would seem, in that respect, to make a lot of sense.

The first thing I would ask is: Do you feel that at present there are a lot of abuses in this? Are pilots taking advantage of

*[Traduction]*

médecins de signaler tous les cas de maladies vénériennes. Je ne vois pas pourquoi un médecin ne pourrait pas le faire dans le cas qui nous intéresse. Sauf erreur, vous êtes protégés par des assurances.

**Dr McPherson:** Notre conseiller juridique n'est pas de cet avis. Notre conseiller juridique indique précisément dans son exposé que le médecin se trouve actuellement, avec cette loi, dans une situation difficile.

En passant, je souhaite signaler l'arrivée de mon député, M. Murray Dorin. Je suis très heureux de vous voir ici.

**Une voix:** Il était ailleurs.

**Une voix:** Murray Dorin, le retardataire.

**Le président:** En vertu de nos règlements, sacrés est parfois honorés le plus lorsque nous les violons, vous n'êtes pas, M. McPherson, censé commenter l'absence ou la présence de députés. Il y a une multitude de raisons expliquant la raison de la présence de députés à d'autres endroits. Aujourd'hui il y a près de 20 réunions de comités. Je sais que M. Dorin s'activait diligemment ailleurs au nom de quelqu'un d'autre.

**Dr McPherson:** Monsieur le président, en tant que membre de la profession médicale et en tant que président de la profession au Canada, je dois avouer qu'à l'occasion il nous arrive également d'être en retard.

Quoi qu'il en soit, pour revenir aux questions soulevées par M. Gray, notre conseiller juridique nous indique qu'il y a actuellement des conflits entre la loi fédérale et la loi provinciale et que cette proposition de loi ne protégerait ni ne garantirait les médecins de poursuites civiles potentielles.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président. Je crois que nous n'avons toujours pas résolu la question de M. Rompkey sur les implications fédérale-provinciales.

**Le président:** Il pourra y revenir lors d'un autre tour. M. Porter.

**M. Porter:** Merci beaucoup.

Merci, messieurs. Vous rencontrer est un honneur et de toute évidence étant député de l'Alberta, je ne savais jusqu'à présent quel honneur j'avais de me trouver assis à côté de M. Dorin.

Premièrement M. Rompkey, je crois que vous reconnaîtrez que certains des problèmes soulevés par cette loi comme nombre d'autres . . . elle est peut-être trop logique. Je ne sais pas. Personnellement, je la trouve logique. Personnellement, si j'étais pilote, je préférerais qu'on s'aperçoive de mon problème de santé à terre plutôt que quand je suis dans les airs à 10,000 pieds d'altitude. À cet égard, cela me semble donc très logique.

Ma première question est la suivante: pensez-vous qu'à l'heure actuelle il y a beaucoup d'abus? Certains pilotes

*[Text]*

some of the situations you outlined, going to other physicians, this type of thing?

The second thing I would ask is that when you do find some medical problem it is reported to the DOT. What is the procedure following that? Is there immediate suspension of licences? Is there a second examination? Could you just outline those for me, please?

**Mr. Freamo:** Mr. Geekie perhaps will comment on the first part of that because I know he has some information.

**Mr. Geekie:** With my president's permission, I am going to take the gloves off.

**An hon. member:** That is what we would like to hear.

**Mr. Geekie:** It is too important for us to fiddle around with.

There is no question there are pilots—and I will use the term “pilots” as it extends to all the groups—who appear before physicians who do not divulge that they are pilots. That happens now. There are pilots who knowingly have medical conditions that indicate they should not fly who continue to fly. The court cases that are before the courts at the moment are ample proof of that situation.

Thirdly, sir, there is no question that there have been physicians who have had such patients in their private practice who they knew should not be flying who have advised them, which is all they can do at present, that they should not be flying because of their particular circumstance, but the physician knows that individual continues to fly. We know physicians who have telephoned the Ministry of Transport physician and said: Sir, I have a patient of mine and such-and-such is the situation and he really ought not to be flying; I have advised that him he should not be flying; I know that he is still flying; can I inform you as to who he is and what the circumstances are, and can you provide me with protection because he has in essence told me he does not want this reported or prohibited me from doing so; can you protect me from civil litigation; if I inform you, I am subject to being sued, among other things, by this individual.

The DOT medical examiner or the DOT medical officials have in full honesty to answer: No, if you tell me we cannot protect you at present and you are in fact in breach of specific provincial pieces of legislation. If you enact what you have currently before you, you will not resolve that problem, sir, one bit. If you look at the deference to provincial law—this law says that the Aeronautics Act, as we understand it and the legal interpretation given to us, defers to the provincial legislation. There are provincial laws that prohibit physicians from reporting such conditions specifically to DOT or anybody else. The bottom line, sir, I suggest for this committee is to look at what you have and look at what the CMA has proposed to you.

• 1045

I suggest to you, sir, that what we have proposed—you lose absolutely nothing in the legislation you have before you, but

*[Translation]*

abusent-ils de la situation en changeant de médecin, par exemple?

Deuxièmement, lorsque vous constatez un problème médical, ce problème est signalé au ministère. Quelle est ensuite la procédure? Y a-t-il suspension immédiate de la licence? Y a-t-il un deuxième examen? Pourriez-vous me dire un peu ce qui se passe, s'il vous plaît?

**M. Freamo:** M. Geekie pourra peut-être répondre à la première partie de votre question car je sais qu'il a certains renseignements.

**M. Geekie:** Si mon président m'y autorise, je vais enlever mes gants.

**Une voix:** C'est ce que nous attendions.

**M. Geekie:** La question est trop importante pour nous pour que nous tournions autour du pot.

Il est incontestable que certains pilotes—et quand je dis «pilotes» j'englobe tous les groupes—qui se présentent devant des médecins ne leur disent pas qu'ils sont pilotes. Cela arrive aujourd'hui. Il y a des pilotes qui, sachant pertinemment que leur état de santé leur interdit de piloter, continuent à piloter. Les affaires dont sont actuellement saisies les tribunaux en sont la preuve.

Troisièmement, monsieur, il est incontestable qu'il y a des médecins qui ont des patients dont ils savent qu'ils ne devraient pas voler, qui le leur ont dit, puisque c'est tout ce qu'ils peuvent faire à l'heure actuelle, et qui savent que ces patients continuent quand même à voler. Nous connaissons des médecins qui ont téléphoné au médecin du ministère des Transports et lui ont dit: Monsieur j'ai un de mes patients dont l'état de santé est tel qu'il ne devrait pas être autorisé à voler; je l'en ai informé; je sais qu'il continue à voler; puis-je vous dire de qui il s'agit et vous informer des circonstances, et pouvez-vous m'assurer de votre protection car il m'a dit qu'il ne voulait pas que son état soit signalé, il m'a interdit de le faire; pouvez-vous me protéger de toute procédure civile? Si je vous informe, entre autres choses, l'intéressé peut me poursuivre en justice.

L'examineur médical du ministère ou le responsable médical ne peut en toute honnêteté que répondre: non, si vous me le dites, nous ne pouvons pas vous protéger à l'heure actuelle et en fait certaines mesures législatives provinciales vous l'interdisent. Si vous adoptez le libellé actuel, vous ne résoudrez pas ce problème. De plus, le projet de loi prévoit que la Loi sur l'aéronautique, selon l'interprétation juridique qu'on nous en donne, doit céder le pas devant les dispositions de la législation provinciale. Certaines lois provinciales empêchent les médecins de signaler de telles affections au ministère des Transports ou à quiconque d'autre. Il me semble que le Comité devrait revoir les dispositions du projet de loi et regarder de près les propositions de l'AMC.

Nos propositions ne vous enlèvent rien, bien au contraire. La responsabilité incomberait au pilote. Celui-ci devrait divulguer

## [Texte]

at the same time you gain a considerable number of things. You have put the responsibility on the pilot or the others. You have a disclosure requirement to disclose the fact that he is a pilot when he goes to another physician, an optometrist or anyone else. You have, for the physician and all concerned, deemed consent for the physician to communicate that information. You have the situation where it is communicated from physician to physician. I am not a physician; however, I work for the profession. I know they do not speak English. I know they do not speak French. They speak medecalese, and they speak best one to another.

If you do not have that situation, the first thing that will happen when the DOT examiner is informed—if he is informed by the pilot—is ask who was the doctor you saw. The first thing the DOT medical examiner is going to do is pick up the phone and phone the private physician and say, what did you find? If you do not create the best situation, certainly far better than what you have before you . . . We think it is not serving the interests of pilots, nor is it serving their medical care. It is not serving aviation safety as well as it could.

I ask the committee, sir, to look seriously at what we have proposed and to outline what you have lost. The answer, as far as we can determine, is nothing. And you have gained a great deal more. You will get a great deal more active participation, co-operation and assistance from the profession on an individual basis and on a collective basis. If you put the physician into a position where he is in legal jeopardy, he does not know where he is going, the system will not work nearly as well as what we have proposed to you. You are putting him at loggerheads with his ethical responsibility and primary responsibility to his patient. There is a great deal of confusion.

I apologize for the lecture, but I think members of this committee should see this thing very clearly and look at the ups and downs. There are very few downs to what we have proposed to you. There are several ups.

**Dr. McPherson:** I should add, Mr. Chairman, that Mr. Geekie used to work for the CMA.

**The Chairman:** Mr. Freamo.

**Mr. Freamo:** Mr. Chairman, I think that Mr. Geekie has indicated the problems that I have had. We know of cases where physicians are aware of medical conditions in pilots which suggest that they should not fly. One of the problems is mental illness, because the patient will not necessarily recognize that he has a problem of sufficient importance that he should be grounding himself. It is only in implementing a proposal, such as we have outlined for you, that you are going to overcome the problem cases that are out there today.

**Mr. Porter:** Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Porter, do you want to ask another question? You have elicited a most interesting answer and I, as chairman, want to express my thanks to Mr. Geekie for taking the fingers off the gloves and saying what he said. We are over your time, Mr. Porter, but you may continue if you wish.

## [Traduction]

sa profession lors de visites chez le médecin ou l'optométriste. Ces derniers auraient obtenu le consentement préalable du pilote. Les communications se feraient de médecin à médecin. Je ne suis pas médecin moi-même, je travaille simplement pour la profession. Je puis vous assurer que ces gens ne parlent ni l'anglais ni le français, mais le jargon médical, ce qui semble être pour eux le meilleur moyen de communication.

Si vous n'adoptez pas ce genre de disposition, lorsque l'examineur du ministère des Transports sera informé par le pilote de son état, il lui demandera le nom de son médecin. Il téléphonera immédiatement à celui-ci pour obtenir des renseignements. Je crois que ce genre de procédé ne desservira ni les intérêts des pilotes, ni des soins médicaux, ni de la sécurité aéronautique en général.

C'est la raison pour laquelle je prie le Comité d'étudier avec attention nos propositions et de voir si vous y perdez quoi que ce soit. Personnellement nous ne croyons pas, nous croyons au contraire que vous y gagnez. Ainsi, la profession médicale offrira une participation active beaucoup plus grande, une collaboration et une aide, tant au niveau individuel que collectif. Il nous faut pas mettre le médecin dans une situation juridique précaire où il ne sait pas quoi faire, sans quoi le système ne fonctionnera pas du tout aussi bien que nous l'envisageons dans nos propositions. Il se trouverait en conflit avec son code déontologique et il ne pourrait assumer convenablement sa première responsabilité, qui est envers son patient.

Je m'excuse de vous avoir assené un discours, mais je pense que les membres du Comité devraient envisager la situation très clairement et comprendre les avantages et les inconvénients de notre proposition. Nous estimons qu'il y a beaucoup d'avantages, très peu d'inconvénients.

**Dr McPherson:** Je devrais ajouter, monsieur le président, que M. Geekie a travaillé pour la MCA.

**Le président:** Monsieur Freamo.

**M. Freamo:** Monsieur le président, je crois que M. Geekie a indiqué les problèmes que j'ai rencontrés. Nous connaissons des cas de médecins qui sont au courant de l'état de certains pilotes auxquels ils suggèrent de ne pas voler. Il y a notamment le cas des maladies mentales où le patient ne reconnaît pas nécessairement que son problème est suffisamment grave pour ne pas voler. Seule l'application des dispositions que nous vous avons présentées pourra vous permettre de résoudre les cas à problème qui existent à l'heure actuelle.

**M. Porter:** Merci.

**Le président:** Monsieur Porter, voulez-vous poser une autre question? Vous avez soulevé une question extrêmement intéressante et j'aimerais remercier M. Geekie de nous avoir répondu si franchement. Vous avez dépassé votre temps, monsieur Porter, mais vous pouvez continuer, si vous le désirez.

[Text]

**Mr. Porter:** I have no further questions, Mr. Chairman. I would like to thank the witnesses. We do not always get as clear and concise . . .

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Porter:** —answers from witnesses, and I do appreciate that.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** A supplementary, Mr. Chairman; but I am not sure if I should ask this question . . .

**The Chairman:** You can have a second round.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** We put the onus on the person involved in aeronautics. I would like to ask another hypothetical question. Let us suppose that I come to you gentlemen today or tomorrow with a medical problem that you people can diagnose. You know that I am a pilot and you think it is in the best safety for several people, as well as myself, that I not fly, will the medical profession risk a civil suit to save the lives of other people?

**Dr. McPherson:** The current cost of medical malpractice in New York for an orthopedic surgeon is \$120,000. So civil litigation is very expensive. It is not quite so expensive in Canada.

• 1050

But the answer to that is that you would have to be worried. A physician would genuinely be concerned about the prospect of civil litigation under the proposed legislation. The legal counsel we have got is that the proposal presented to you by the CMA would avoid that problem.

**Mr. Rompkey:** Mr. Chairman, while we are on that topic, a thought comes to mind; and it must have come to all of our minds. Maybe it is just something that I am not entirely aware of. Why is there not a closer dialogue between the MOT physician and the pilot's physician? Surely there is a link there that should be strengthened. If the pilot has to be licensed, does it not make sense when he goes to get that licence for him to tell the MOT physician who his doctor is, so the MOT physician can then call that doctor? It seems to me there is a link there that should be forged which would protect the doctors and at the same time protect the travelling public; because that is the balance we are trying to find here, it seems to me.

If I could have a quick comment, I would appreciate it very much.

**Mr. Freamo:** Mr. Chairman, to answer briefly, the DOT physician is an employee of the Department of Transport. Certainly he should be aware of medical conditions of the applicant that relate to his flying. There is no necessity for him to know anything else about the medical condition of that patient whatsoever, unless it is in some fashion related to his ability to perform his duties. That is why you have a personal physician and why you have other physicians who examine you

[Translation]

**M. Porter:** Je n'ai pas d'autres questions à poser monsieur le président. J'aimerais remercier les témoins. Nous n'avons pas toujours l'occasion d'entendre des réponses aussi claires et concises de . . .

**Le président:** Exactement!

**M. Porter:** . . . de nos témoins, ce que j'apprécie.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** J'aimerais poser une question complémentaire, monsieur le président, mais je ne crois pas que . . .

**Le président:** Vous avez droit au deuxième tour.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Dans votre proposition, tout le poids repose sur les aviateurs. J'aimerais poser une autre question hypothétique. Supposons que je souffre d'une certaine maladie que vous diagnostiquez. Vous savez que je suis pilote et vous pensez que, pour ma propre sécurité et celle des autres, il conviendrait que je cesse de voler. La profession médicale serait-elle prête à assumer le risque de poursuites civiles pour que ne soit pas mise en danger la vie d'autres personnes?

**Dr McPherson:** Le coût actuel de l'assurance en cas de poursuite pour incompétence médicale à New York pour un chirurgien orthopédiste s'élève à 120,000\$. C'est dire à combien s'élèvent les dommages-intérêts. Cette assurance n'est pas aussi élevée au Canada.

Cependant, les médecins se préoccupent quand même des possibilités de poursuites aux termes de la proposition de loi. D'après les conseils juridiques que nous avons reçus, la proposition qui vient de vous être formulée par l'AMC permettrait de résoudre ce problème.

**M. Rompkey:** Monsieur le président, une question me vient à l'esprit et je suppose qu'elle est venue à l'esprit de tous. Pourquoi n'existe-t-il pas un dialogue plus étroit entre le médecin du ministère et du pilote? Il existe là un lien qui devrait être renforcé. Lorsque le pilote veut obtenir son permis, ne devrait-il pas dire au médecin du ministère quel est son médecin de famille afin que celui-ci puisse contacter ce dernier? Cela permettrait de protéger à la fois les médecins et le public. En effet, c'est ce genre d'équilibre que nous essayons de trouver.

Un bref commentaire, s'il vous plaît.

**M. Freamo:** Monsieur le président, le médecin du ministère des Transports est un employé du ministère. Il devrait certainement être au courant de l'état de santé du requérant, état qui pourrait influencer sur l'exercice de sa profession. Il ne devrait pas être au courant de problèmes médicaux qui ne seraient pas reliés à l'exercice de celle-ci. C'est la raison pour laquelle on a généralement un médecin de famille et d'autres médecins pour d'autres problèmes. Nous ne voudrions pas que

[Texte]

in other respects. We do not want to have little cliques going back saying, well, now, I know you know this, but do you also know this?

**Mr. Rompkey:** But that is his business. That gets us into the area of ethics. I am not suggesting he should know everything. There may be things he should not know. But he should know the medical condition of that pilot as it affects his ability to fly. I am suggesting that if doctors have their code of ethics, as I am sure they do, and if they want some legal protection, as I am sure they do, then it seems to me as two ethical people they could discuss that matter. But they cannot do it unless the MOT physician knows the physician the pilot is going to visit.

I do not see how that violates the human rights of the pilot or the ethics or the legal position of the pilot's physician. But it seems to me it also protects the travelling public; and that is the primary reason for this legislation. I do not see how that violates anybody's rights.

**Dr. McPherson:** But we suggest that far from violating it, this proposal protects it.

**Mr. Rompkey:** It just seems to me there is a weak link there that has not been closed.

**Mr. Freamo:** There is a link. There is a loophole. You cannot legislate everything. You see situations where an individual who is going to apply for an insurance contract will first of all go to some physician other than his own to see if he is in good enough health to qualify. It does happen. You cannot legislate morality anywhere. You cannot tell people they have to do something. You will have pilots who will become somewhat concerned about their medical condition. They will go to a physician they do not know at all to see if it is really serious enough that it should be reported, if they are concerned that it might be serious enough. You just cannot legislate that, ever.

**The Chairman:** We will suspend for a couple of minutes, under the direction of the chairman, because we are technically adjourned at the moment.

• 1055

All right, gentlemen, we will now continue for the third round. We have Mr. Angus, and as Mr. Rompkey says, he has to go. Then I have Mr. Jourdenais. As I said, we have another group here and this one is going to move even more quickly.

I want to thank the members. I know members have other committees to go to in the House at 11 a.m., and as long as we have what we have here, an opposition representative, we can continue to hear the evidence. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, I gave some draft copies of some suggested wordings that may or may not be moved on Tuesday next in terms of the possible amendments to the bill, which I think deal with at least three of the four concerns you have raised with us this morning. Without going into the actual content, perhaps one of you who has had a chance to review them could

[Traduction]

certaines de ces médecins aillent dire au médecin du ministère: nous savons que vous êtes au courant de tel ou tel problème, mais êtes-vous également au courant de tel autre?

**M. Rompkey:** Vous faites-là intervenir des questions de déontologie. Je ne prétends pas que le médecin du ministère devrait être au courant de tout. sans doute pas. Cependant il devrait être au courant des problèmes qui pourraient empêcher un pilote de s'acquitter de ses fonctions. Si les médecins ont leur code de déontologie, et s'ils veulent se protéger devant la loi, il me semble qu'ils pourraient quand même discuter de cette question. Seulement ils ne peuvent le faire si le médecin du ministère des Transports ne connaît pas le médecin traitant.

Je ne vois vraiment pas en quoi cela violerait les droits du pilote ou le code de déontologie ni comment cela pourrait porter préjudice au médecin traitant. Par contre, c'est une garantie pour les passagers, et c'est cela le but premier de cette loi. Je ne vois pas, par conséquent, en quoi les droits de qui que ce soit seraient violés.

**Dr McPherson:** Nous estimons que notre proposition, loin de violer quoi que ce soit, assure une protection.

**M. Rompkey:** Il me semble qu'il existe un lien que l'on devrait peut-être renforcer.

**M. Freamo:** Il existe un lien et il existe également des lacunes. Il est impossible de tout légiférer. Ainsi, il existe certaines personnes qui, avant de se présenter à la visite médicale nécessaire afin d'obtenir une assurance, vont d'abord voir un autre médecin pour évaluer leurs chances. Il est impossible de légiférer en matière de morale. Certains pilotes qui se posent des questions quant à leur santé vont parfois consulter pour s'assurer d'abord de la gravité du problème avant d'aller voir leur propre médecin. Il serait impossible de prévoir des mesures législatives à cet égard.

**Le président:** Nous ajournons pendant quelques instants pour raison technique.

Nous reprenons le troisième tour. J'ai le nom de M. Angus sur ma liste. M. Rompkey doit nous quitter. Ensuite j'ai le nom de M. Jourdenais. Nous avons un autre groupe de témoins. Il faudra accélérer les choses.

J'aimerais remercier les députés qui doivent se rendre à d'autres Comités à 11h00 et, pourvu que nous ayons un représentant de l'Opposition, nous pouvons continuer la séance. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci monsieur le président.

Messieurs, j'ai déposé des projets d'amendements qui pourront être étudiés mardi prochain. Je pense que ceux-ci tiennent compte de trois ou quatre problèmes dont vous nous avez fait part ce matin. Sans vouloir en étudier le contenu maintenant, peut-être l'un ou l'autre pourrait-il nous donner son avis à leur sujet.

[Text]

indicate whether or not it looks as if they are going in the right direction.

But before you do that, regarding the one about—I think the phrase was “immunizing doctors from follow-up”—we have been advised by certain officials that this is deemed to happen with the other parts of the bill, that there is no need for a separate clause to deal with that thing.

Now, that is a quick response on that, but could you respond to the three suggested wordings I passed over to you? I do apologize to the other members of the committee because we are going to be talking about something you do not have in front of you. But because this is not clause-by-clause study, I cannot do that.

**Dr. McPherson:** Well, proposed paragraph 5.4(5) new looks good to me. Aside from spelling mistakes, proposed paragraph 5.5(1) . . . It would appear to me you are moving very much towards the proposal we have presented.

• 1100

**Mr. Freamo:** I think it does everything except completely clarify the position of covering the physician in transferring that confidential information to the Department of Transport.

**Mr. Angus:** Yes.

**Mr. Freamo:** They may feel it is covered in another section. I think the references in proposed subsection 5.5, as they now stand, only muddy the water; they do not help to clarify it. We really need clarification. The references to provincial law and other things have to be taken out in order to give us a clearer understanding of what it says.

**Mr. Angus:** Given our earlier conversation in terms of working with you gentlemen to look at a possible wording, I would be pleased to do that and I am sure all members would be interested in seeing that. Whether or not we accept it . . .

**Mr. Freamo:** Yes, of course.

**Mr. Angus:** —remains to be seen. But at least we have something to look at.

Thank you. Mr. Chairman, I have no further questions.

**The Vice-Chairman:** Mr. Jourdenais.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président.

Messieurs les témoins, je voudrais continuer dans la même veine que tout à l'heure. On revient toujours à la question du secret professionnel. Quand un médecin reçoit à son bureau une personne qui vient d'être blessée avec un fusil, un pistolet ou une carabine, n'est-il pas obligé de faire un rapport à l'État? En anglais, on parle de «gun wounds»?

**Dr. McPherson:** Yes, he does in most . . .

**M. Jourdenais:** Pourquoi est-il obligé de faire un tel rapport aux autorités? Est-ce la loi qui l'y oblige?

[Translation]

Cependant, auparavant, au sujet de votre recommandation d'«immuniser» un médecin pour les dispositions qu'il pourrait raisonnablement prendre afin de se conformer aux dispositions du paragraphe 1, certains fonctionnaires nous ont dit que la même situation se produit dans le cas d'autres articles du bill et qu'il n'est par conséquent pas nécessaire de prévoir un article séparé.

Pourriez-vous me dire ce que vous pensez des trois libellés que je viens de vous soumettre? Je prie les autres membres du Comité de m'excuser. Nous allons discuter de questions qui ne se rapportent pas à quelque chose que vous avez sous les yeux. Étant donné que nous n'en sommes pas encore à l'étape de l'étude article par article, je ne pourrai d'ailleurs vous soumettre le texte.

**Dr McPherson:** L'article 5.4(5) me semble bon. Quant à l'article 5.5(1), à part les fautes d'orthographe . . . il me semble que votre proposition se rapproche très fort de la nôtre.

**M. Freamo:** Je crois que cette disposition fait tout sauf éclaircir la situation du médecin qui doit transmettre ces renseignements confidentiels au ministère des Transports.

**M. Angus:** En effet.

**M. Freamo:** On pourrait prétendre qu'il existe une autre disposition qui précise la situation, mais je crois que ce que dit actuellement l'article 5.5 ne fait qu'ajouter à la confusion. Rien ne nous permet de mieux comprendre, ce qui me semble essentiel. Les renvois aux lois provinciales et ainsi de suite doivent être supprimés afin de rendre cette disposition plus claire.

**M. Angus:** Nous avons discuté tout à l'heure de la rédaction d'un nouveau libellé, et je suis certain que tous les membres du Comité seraient heureux de prendre connaissance de vos propositions à cet égard. Il n'est pas certain que . . .

**M. Freamo:** Oui, bien entendu.

**M. Angus:** . . . nous acceptons votre texte, mais au moins ce serait un point de départ.

Merci. Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions.

**Le vice-président:** Monsieur Jourdenais.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to come back to a question raised a short while ago, namely professional secrecy. When a doctor treats a person who has what are called “gun wounds”, that is wounds caused by a gun, a revolver, a rifle and so on, is the doctor not obliged to report this to the government?

**Dr McPherson:** Oui, il y est tenu dans la plupart . . .

**Mr. Jourdenais:** Why is he obliged to do so? Is it by virtue of legislation?

## [Texte]

**Mr. Freamo:** Provincial legislation, not federal.

**M. Jourdenais:** Oui, mais si nous sommes en train de faire une loi fédérale... Je reviens à votre mémoire. Si la loi l'oblige à faire un rapport, il va devoir en faire un. Je ne veux pas que vous fassiez de commentaires, parce que vous allez toujours dire: C'est la loi provinciale et fédérale.

Cela dit, je me demande si l'Association médicale canadienne ne veut pas lancer la balle aux patients, si je peux employer l'expression, au lieu de prendre la responsabilité de protéger le public. Vous dites même au deuxième paragraphe de la page 10:

Second, we would recommend the deletion of the words 'to the knowledge of the physician or optometrist' where they appear in subsection (1). This imposes an unreasonable condition that the physician have knowledge of an intricate aspect of a federal regulatory regime. At most the test should be 'reasonable grounds for belief'.

Cela me frappe, parce qu'avec «*reasonable grounds for belief*», le médecin peut encore laisser la responsabilité aux patients ou aux malades. Il va dire: Ce n'est peut-être pas grave, ce n'est peut-être pas une maladie, ce n'est peut-être pas dangereux pour le public. Je pense que c'est trop ambigu. Dans l'autre cas, il est obligé de faire un rapport s'il voit qu'il y a quelque chose. Je ne suis pas du tout d'accord quant à cette proposition de vos avocats, parce qu'on veut laisser cela aux patients. Qu'est-ce que vous en pensez?

**Mr. Freamo:** It is their legal opinion; it is not part of our proposal, sir. We just provided you a legal opinion; it is quite separate from the suggestion we are making.

**M. Jourdenais:** Autrement dit, vous n'êtes pas tout à fait d'accord. Vous dites que c'est une bonne proposition, mais vous ne nous la soumettez pas.

**Mr. Freamo:** That is right, exactly. Yes.

**Mr. Jourdenais:** All right. Then I like it, because I did not like the way it was.

J'ai lu ce matin tous les règlements énoncés dans votre petit livre bleu. Je crois qu'on veut que le médecin soit un homme professionnel, un homme honnête envers le public.

• 1105

D'après votre mémoire, vous n'êtes pas d'accord quant à ce projet de loi dont le but est de protéger le public. Ici, toutes les recommandations visent la protection de la communauté. Si le médecin a de la difficulté à comprendre la maladie, on lui recommande de consulter un médecin spécialiste de la maladie dont le patient est affligé. Si le médecin s'aperçoit que le patient n'est pas d'accord avec lui parce qu'il pense qu'il n'est pas bien traité, il devrait recommander un autre médecin au patient. C'est toujours pour le bien du patient, mais le patient,

## [Traduction]

**M. Freamo:** En vertu des lois provinciales, mais non fédérales.

**Mr. Jourdenais:** Yes, but we are in the process of amending a federal law. I would like to get back to your brief. If doctors are obliged to report these cases, they will simply have to comply. I do not wish to hear your comment about this, because you are certainly going to say again that it is a matter of provincial and federal law.

That being said, I wonder if the Canadian Medical Association is not trying to pass the buck on to the patients, so to speak, instead of protecting the public as it is supposed to do. In the second paragraph on page 10, you go so far as to say:

Deuxièmement, nous recommandons la suppression des mots «le médecin ou optométriste qui a des motifs raisonnables de croire» à l'alinéa (1). Cette disposition exige du médecin qu'il ait une connaissance approfondie d'un aspect compliqué de la réglementation fédérale, ce qui nous semble déraisonnable. Tout au plus, faudrait-il exiger du médecin qu'il ait «des motifs raisonnables de croire».

I find this striking because "reasonable grounds for belief" still allow the physician to pass the buck on to the patients. The doctor will simply say that it is not a serious illness. It may not be an illness at all and it is probably not dangerous for the public. I think this is too ambiguous. In the other case I mentioned, the physician has to report. I do not agree at all with this proposal made by your lawyers, because this would pass the responsibility on to the patients. What do you think of this?

**M. Freamo:** Il s'agit d'une opinion exprimée par nos avocats, et elle ne fait pas partie de notre proposition. Nous vous transmettons leur avis, mais il est tout à fait distinct de notre suggestion.

**Mr. Jourdenais:** In other words, you are not entirely in agreement. You feel this is a good proposal, but you are not submitting it.

**M. Freamo:** C'est tout à fait exact.

**M. Jourdenais:** Très bien. Je trouve cela acceptable maintenant.

This morning, I read all the rules set out in your little blue book. I think your wish is that physicians would be professional people who would be honest in their dealings with the public.

In your brief, you state that you do not agree with this bill, the intention of which is to protect the public. All these amendments have one common goal, that is protecting the community. If a physician is having difficulty treating a disease, he normally refers the patient to the appropriate specialist. If a physician notices that his patient feels he is not being properly treated, this physician should refer the patient to another physician. The goal is always the good of the patient, but patients are the public, the entire community. You do not agree? Well, that takes the cake!

[Text]

c'est le public, et le public, c'est la collectivité. Pas pour vous? Eh bien, j'ai mon voyage!

Je pense que quand je vais chez un médecin, je suis le public, et c'est pour mon bien. Je reviens toujours à votre mémoire où vous dites: C'est la loi, c'est la loi. Je pense que vous avez une crainte: la responsabilité professionnelle, les poursuites. Je pense que c'est ce que craint actuellement l'Association pour ses membres.

Mais pourquoi ne voulez-vous pas que ce soit le médecin qui fasse le rapport plutôt que la personne elle-même, le malade? Vous faites un rapport dans les cas de maladies vénériennes et de blessures par balles. Un avion, c'est bien plus dangereux qu'une arme à feu.

**Dr. McPherson:** Mr. Chairman, the proposal on page 4 states quite explicitly that the attending physician must report to a DOT physician such conditions as may in his opinion affect his ability to perform his duties safely. We are not trying to take the onus off the physician. What we are trying to do is to take a circumstance which has certain ambiguities and to recommend an improvement which will make it practical and which will make it doable.

**M. Jourdenais:** Il ne me reste plus qu'à vous remercier. Mais je dois vous dire une dernière fois qu'une telle loi est nécessaire et qu'il va falloir se décider une fois pour toutes. Ce n'est pas simplement pour les lois de l'aviation; c'est pour tout. Il faut protéger le public. C'est pour cela que nous sommes ici. Il est bon qu'une tierce partie, en l'occurrence le médecin, fasse un rapport s'il y a quelque chose de dangereux pour la collectivité.

Je vous remercie, monsieur le président. Je vous remercie, monsieur.

**Mr. Hardey:** I do not want to get into a bunch of repetition, but there is one point here that I want to bring out again. It is a sort of take-off-the-gloves approach. It is the psychological aspect regarding the pilot himself who receives news from his personal physician: you have a problem, Mac; you have a problem here that I am concerned about —and in reality the bottom line, the information this pilot receives, is, Mac, you may die any minute. Now, Mac feels great. He just happened to come in for a situation that had nothing to do with his ability to fly an airplane or with his health in any such regard. But the doctor points out, in Mac's mind, something which is quite insignificant; because Mac feels good. This is the way the human being will react to news such as that. I do not care if he is a farmer or a pilot. He is going to say, this is not worth while reporting to anyone.

The point I am trying to make is this. We cannot be in a position to accept that the average pilot is immediately going to run to report something to the department when he really does not believe it himself. Yet this guy still could be that walking time bomb we get talking about periodically. The onus has to be somewhere between that personal physician being able legally, morally, and everything, to report that immediately to the Department of Transport... This is what we are looking at. This is our job to do.

[Translation]

Personally, when I go to see my doctor, I go as a member of the public. When I read your brief, I noticed you kept coming back, time and time again, to the importance of legislation. It seems to me you fear prosecution for professional negligence. I get the impression this is what your association is trying to protect its members from.

Why should the doctor himself not make the report, rather than the patient? You make reports in the case of venereal diseases and bullet wounds, and it seems to me that an aircraft is far more dangerous than a firearm.

**Dr McPherson:** Monsieur le président, à la page 4 de notre mémoire, nous préconisons sans équivoque que le médecin traitant signale à un médecin du ministère des Transports toute situation où il estime qu'une des personnes visées à l'article 5.5 est susceptible de ne pas être en mesure d'exécuter ses fonctions en toute sécurité. Nous n'essayons pas de nous soustraire à cette responsabilité. Nous avons plutôt essayé d'améliorer le projet de Loi afin d'enlever les ambiguïtés et de le rendre plus facile à appliquer.

**Mr. Jourdenais:** Finally, I would like to thank you. I would like to remind you, however, that this legislation is necessary and that we will have to take a decision. This matter pertains not only to aeronautics legislation, but to all legislation. We must protect the public, that is why we are here. It is, therefore, appropriate that the third party, in this case the physician, makes a report if something threatens the community.

Thank you, Mr. Chairman. Thank you, gentlemen.

**M. Hardey:** Au risque de me répéter, je vais faire ressortir un des points que nous avons déjà exposés. Je vais vous donner un exemple quelque peu brutal. Vous avez un pilote, qui se rend chez son médecin. Le diagnostic n'est pas du tout optimiste. En effet, le médecin informe le pilote qu'il pourrait mourir d'une minute à l'autre. Et bien, notre pilote, il se sent très bien. Il consulte son médecin au sujet d'un problème qui n'a rien à voir avec sa capacité de piloter un avion. Le pronostic du médecin est très négatif, mais pour notre pilote, cela est sans conséquence, parce qu'il se sent en forme. C'est la nature humaine qui le fait réagir comme ça, et que l'on soit pilote ou agriculteur, nous réagissons tous de la même façon. Donc ce pilote va conclure qu'il n'est pas nécessaire de signaler sa maladie à son employeur.

Ce que je veux faire ressortir par cet exemple, c'est qu'on ne peut pas s'attendre à ce que le pilote s'empresse de signaler sa maladie au ministère s'il ne croit pas lui-même qu'il est atteint de cette maladie. Il reste que ce pilote pourrait mourir d'une minute à l'autre et qu'il est comme la bombe à retardement dont nous avons déjà parlé. Donc, la responsabilité de signaler immédiatement cette situation au ministère des Transports est partagée entre le pilote et son médecin, qui doit faire tout son

[Texte]

**Dr. McPherson:** That is precisely what our proposal recommends.

• 1110

**Mr. Hardey:** Yes, but there is that onus that keeps coming back and that I am hearing, about the fact that we had to throw part of the responsibility on the pilot himself.

Maybe I am not hearing you right. I have been really absorbing what I have been hearing and still I am concerned.

**Mr. Freamo:** The pilot has to show up in the office. There has to be some responsibility on the pilot. If he never goes near a doctor, we will never know about it.

**Dr. McPherson:** I might add, from a personal perspective—I am an oncologist, a doctor who deals with patients with cancer—I see this on a daily basis: the kind of thing you are talking about, a patient who shows up with no symptoms but has had an abnormal test and we identify that they have a cancer of the bowel. They have no symptoms; they went to their doctor for a routine physical examination. The ability of the physician to convey that fact to the patient is the most important part of the art of medicine.

I might add that this proposal, in relationship to that kind of circumstance, requires the physician to provide the DOT physician with information which in his opinion might lead to a change in the status of that pilot or air controller or whatever. The proposal, however, also requires the patient who holds the licence to advise the physician so that a decision as to whether or not a contact between the DOT physician and the personal physician can or should be made.

I personally think, frankly, this proposal does precisely what you are recommending.

**Mr. Geekie:** Mr. Chairman, it might be helpful if I walked the committee through an example of what would happen if you accepted the CMA submission. The pilot would agree, as a condition of his licence, that when he went to a doctor he would divulge the fact that he is a pilot. It puts the requirement on him. He also agrees as a condition of his getting his licence that if that doctor examines him, believes there is a medical condition or suspects there may be a medical condition—since he is not an expert in aviation medicine—that may be an aviation hazard, the patient, the pilot, agrees in advance as a condition of his licence that his physician is not only allowed but required to report that circumstance to the aviation expert; the Transport medical examiner.

It locks in tightly, sir, precisely the thing you are trying to do. The major difference between what we are proposing and what you have before you is that there is patient consent for the physician to do so in advance of his seeing the physician. It

[Traduction]

possible aux yeux de la Loi et de l'éthique. Voilà le problème que nous avons étudié, parce qu'il nous touche de près.

**Dr McPherson:** Oui, et c'est exactement ce que nous avons préconisé.

**M. Hardey:** Oui, mais nous revenons toujours à cette question de responsabilité et on nous dit qu'il faut que le pilote lui-même en assume une partie.

Je vous ai peut-être mal compris. J'ai écouté très attentivement, mais je suis toujours préoccupé.

**M. Freamo:** Le pilote doit se présenter de lui-même au bureau du médecin, et c'est pourquoi il assume une certaine responsabilité. S'il ne se rend pas de son gré chez le médecin, nous ne pourrions jamais l'examiner.

**Dr McPherson:** Si vous le permettez, j'aimerais vous expliquer, en me rapportant à mon expérience personnelle. Je suis oncologiste, c'est-à-dire spécialiste du cancer. Je traite chaque jour des personnes dont le cas ressemble à l'exemple que vous avez donné, c'est-à-dire le pilote. Le patient n'a aucun symptôme mais les résultats des tests sont anormaux et nous déterminons qu'il y a, par exemple, cancer de l'intestin. Au départ, il n'y avait aucun symptôme. Le patient s'est rendu chez son médecin pour un bilan médical de routine. La capacité du médecin de faire comprendre cela au patient est une des facettes les plus importantes de la pratique de la médecine.

Permettez-moi d'ajouter que la proposition oblige le médecin, qui se trouve devant une situation comme celle-ci, de transmettre au médecin du ministère des Transports les renseignements qui, à son avis, pourraient mener à un changement dans la situation du pilote, du contrôleur aérien, ou ainsi de suite. Par contre, le patient titulaire du permis serait tenu d'informer le médecin de sorte qu'il est possible de déterminer s'il y a lieu d'établir des contacts entre le médecin du ministère et le médecin de l'intéressé.

Personnellement, je crois que notre proposition va exactement dans le sens de votre recommandation.

**M. Geekie:** Monsieur le président, il serait peut-être utile de vous exposer l'évolution d'une telle situation dans l'hypothèse où la proposition de l'Association médicale canadienne serait acceptée. Le permis délivré au pilote obligerait celui-ci à informer son médecin qu'il est pilote. C'est lui qui serait tenu de le faire. Le permis lui serait délivré à condition qu'il accepte le fait que son médecin a non seulement le droit, mais l'obligation, de signaler à l'examineur médical du ministère des Transports toute affection ou possibilité d'affection qui pourrait mettre en danger le public.

La proposition de l'Association comporte exactement les mêmes obligations que le projet de loi, à la différence que la proposition de l'Association ferait intervenir le consentement du patient avant même l'examen médical. Comme je le disais,

[Text]

therefore eliminates, as I say, all of the legal implications, the civil litigation problems, the problems of provincial legislation. They all go by the boards; because literally and legally the physician has the consent of the patient to do precisely what you want done.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Gentlemen of the medical profession, just an idea that I throw out to you. I agree with you gentlemen 100% on the model role that you just went through. But at the same time, if any Joe Blow off the street goes in to see a doctor, they ask you if you are married, the number of children you have. There are regular forms to be filled out, whether you are Protestant or Catholic, sometimes if you are Liberal or Conservative. But to carry it one step further, a simple procedural rule with the doctors . . . if they would ask me if I was a pilot—I do not know whether that is a double check. The onus stays on the pilot, the patient, but a general question that would be asked . . . because I might happen to be a crook, or I do not want to say I am sick and I cannot fly . . . if you ask me if I am a pilot, then I have to lie at least twice.

**Dr. McPherson:** That holds for many other aspects as well as pilots; bus drivers. We should ask everybody. Everybody should ask everything. But everybody does not ask everything. What we are suggesting to you here is what we believe, from the best advice we have been able to get from physicians, from the discussions we have had with pilots and from legal counsel, is a proposal that circumvents the problems which we understand to be present in the legislation and in the proposal.

• 1115

**The Chairman:** I must say, Dr. McPherson, I think that is a very appropriate note on which to conclude this part of the evidence to the committee, and your presentation, which certainly I as chairman, and I know other members, found most impressive, let alone the examination that occurred after the presentation. I want to thank you very much for appearing.

I thought your supplementary, Mr. Gray, was going to be something else because I was interested in Mr. Geekie's last comment.

I must say I am very impressed with your suggestion. I guess a comment, just sitting from here, is that I do not know how that suggestion, going into this world where you get people who perhaps are not truthful, even with your shift of onus to a point—getting the patient's consent—avoids the three little problems you set out on page 2 with the present proposal. If he knows it is a condition of his licence that his own family physician is going to make the phone call, then all the three things you say on page 2 equally apply.

**Dr. McPherson:** Yes, that is right.

**The Chairman:** Because we have some people like that, and they are not just pilots.

Thank you very, very much.

**Dr. McPherson:** Thank you. And Mr. Dorin, I will bring greetings.

[Translation]

cela élimine toutes les répercussions judiciaires, les problèmes liés aux poursuites civiles et aux lois provinciales. Tous ces problèmes disparaissent parce que, sur le plan juridique, le patient a consenti à ce que le médecin fasse exactement ce que vous recommandez.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Messieurs de la profession médicale, je vous soumetts une idée pour savoir ce que vous en pensez. Je suis d'accord avec vous à 100 pour 100 au sujet de l'exemple que vous venez de donner. Toutefois, quiconque se rend chez un médecin doit répondre à certaines questions, telles que son état civil, le nombre d'enfants qu'il a, et ainsi de suite. Il y a des formules d'usage et il faut indiquer si on est protestant ou catholique, et même dans certains cas si on est libéral ou conservateur. Mais on pourrait aller un peu plus loin et demander aux médecins de demander à leurs patients systématiquement s'ils sont pilotes. La responsabilité incomberait toujours aux pilotes, c'est-à-dire au patient, mais si celui-ci voulait se soustraire à la loi, il serait obligé de mentir au moins deux fois.

**Dr. McPherson:** Cela s'applique non seulement aux pilotes, mais également aux chauffeurs d'autobus, par exemple. Nous devrions donc poser toutes les questions possibles à tout le monde, mais la vie ne se passe pas comme ça. Ayant consulté les médecins, et ayant discuté de cette question avec les pilotes et avec nos avocats, nous préconisons une solution qui permet de contourner les problèmes que semblent présenter les lois et le projet de loi.

**Le président:** Monsieur McPherson, je crois que vous terminez votre témoignage devant le Comité sur une excellente note. J'aimerais également vous signaler que nous avons trouvé votre mémoire fort impressionnant, de même que les échanges qu'il a suscités. Je vous remercie beaucoup d'avoir comparu.

Monsieur Gray, j'avais cru que votre question supplémentaire porterait sur une autre question et j'ai trouvé la dernière observation faite par M. Geekie très intéressante.

Je trouve votre suggestion très intéressante. Si vous me permettez un commentaire, je ne vois pas en quoi votre proposition réglerait les trois petits problèmes que vous avez exposés à la page 2 concernant le partage de la responsabilité et les personnes qui ne disent pas toujours la vérité. Si le titulaire du permis sait que son médecin est tenu de faire un appel téléphonique, les trois possibilités que vous avez exposées à la page 2 s'appliquent au même degré.

**Dr. McPherson:** C'est exact.

**Le président:** Cela tient au fait qu'il y a des personnes qui se comportent comme cela, et elles ne sont pas toujours des pilotes.

Merci beaucoup.

**Dr. McPherson:** Merci. Monsieur Dorin, je transmettrai les salutations.

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Dorin was examining Mr. Gerald Bouey in the Finance committee, and while doctors are impressive and contribute to the tax system of the country, I must say I think he was very usefully occupied.

**Mr. Dorin:** I advised the witness, knowing the status of doctors in Edmonton, that he would be interested to know that I was just checking to ensure that all those term deposits he had in the Canadian Commercial Bank were in good stead.

**The Chairman:** Okay, thank you. Can we now call the Air Transport Association, please, to come to the table? Members have their brief, I think. It was circulated. We appreciate very much having received the brief beforehand. I know members are swamped with paper, but it does help for those members who have been maintaining a consistent interest in an issue if they get those briefs beforehand. Yours is very short and succinct.

I will say nothing further about it, but if you could introduce yourselves to the members of the committee, that would be appreciated.

**Mr. E.T. Nobbs, Q.C. (Counsel for the Air Transport Association of Canada):** Thank you very much, Mr. Chairman. My name is Ted Nobbs. I practice with the law firm of Nobbs, Woods and Clark in Toronto. With me is . . .

**The Chairman:** Just another Clark, Mr. Tobin.

**Mr. Nobbs:** With me is Mr. George Capern, Senior Vice-President, Operations, of the Air Transport Association of Canada. His responsibilities in that position include all matters relating to safety in operations under Part I of the Aeronautics Act.

We are both here today before you, Mr. Chairman, as a result of the fact that Mr. Capern and I have been involved in most of the matters raised in this bill since the inception of the Dubin inquiry. We represented the Air Transport Association of Canada throughout the Dubin inquiry, and subsequently Mr. Capern in particular was very much involved with subsequent legislation as it started to develop.

You alluded to the brevity of our brief. Lawyers are normally criticized for going on at too much length; however, I feel here I must apologize for perhaps a brief that is a little too brief indeed. Unfortunately, we were advised on a Friday afternoon that unless we filed the brief by Monday morning we would not have an opportunity to appear before you; and, therefore, we did not have an opportunity to flesh out some of our points as much as we would have liked to have done if the circumstances had been different.

I also want to apologize to you for not delivering to you copies of the brief in French. And to the francophone members again, it was not through oversight but through lack of time. I understand arrangements were made with the clerk with respect to copies; but if not, we will make those arrangements.

Obviously, Mr. Chairman, I want also to thank you for the opportunity to appear here today. The Air Transport Association

[Traduction]

**Le président:** M. Dorin était au Comité des finances, où il interrogeait M. Gerald Bouey. S'il est vrai que les médecins font du très bon travail et contribuent largement au fisc canadien, je crois néanmoins que M. Dorin s'acquittait d'une tâche très importante.

**M. Dorin:** Connaissant la situation des médecins à Edmonton, j'ai signalé au témoin qu'il n'a pas à s'inquiéter, je verrai à ce que les nombreux dépôts à terme qu'il a avec la Banque commerciale du Canada soient bien protégés.

**Le président:** D'accord, merci. Je demanderai maintenant aux représentants de la *Air Transport Association* de bien vouloir prendre place à la table. Je crois que leur mémoire a été distribué et nous vous sommes très reconnaissants de nous l'avoir remis bien à l'avance. Je sais que les membres du Comité sont ensevelis sous des montagnes de paperasse, mais il est quand même utile, pour permettre une étude exhaustive et un suivi, de recevoir les mémoires à l'avance. Je vois d'ailleurs que le vôtre est très court et concis.

Je vous prie maintenant de vous présenter.

**M. E.T. Nobbs, c.r. (avocat, Air Transport Association of Canada):** Merci beaucoup, monsieur le président. Je m'appelle Ted Nobbs et suis avocat au cabinet Nobbs, Woods et Clark à Toronto.

**Le président:** Il s'agit d'un autre Clark, monsieur Tobin.

**M. Nobbs:** Je suis accompagné de M. George Capern, vice-président supérieur des opérations à la *Air Transport Association of Canada*. Il est chargé de toutes les questions liées à la sécurité des opérations au terme de la Partie I de la Loi sur l'aéronautique.

Nous comparaissons aujourd'hui devant le Comité par suite de notre participation à l'étude de presque toutes les questions soulevées dans ce bill, et ce depuis la mise sur pied de l'enquête Dubin. Nous avons représenté la *Air Transport Association of Canada* auprès de M. Dubin et, par la suite, M. Capern a participé aux premiers travaux d'élaboration des lois qui ont découlé de cette commission.

Vous avez dit que notre mémoire était bref. On accuse souvent les avocats d'être prolixes. Je dois néanmoins m'excuser du fait que le mémoire est peut-être un peu trop court. Malheureusement, on nous a dit vendredi après-midi qu'il fallait déposer le mémoire au plus tard lundi, sinon nous ne pourrions comparaître. Par conséquent, nous n'avons pas pu étayer notre point de vue de façon aussi complète que nous l'aurions voulu si le temps l'avait permis.

J'aimerais également m'excuser de ne pas avoir de version française. Les députés francophones comprendront que cela n'est pas attribuable à un oubli mais plutôt au manque de temps. Je crois comprendre que les copies sont distribuées par le greffier. S'il y a des difficultés, nous sommes à votre disposition.

Monsieur le président, je tiens à vous remercier de nous avoir donné l'occasion de comparaître aujourd'hui. Comme je l'ai

## [Text]

tion of Canada, as I said, has been vitally involved in the issues contained in this bill for the last six years.

• 1120

Obviously, I am not going to read the brief to you. What I would like to do is make one correction, if I may, and I would then like to flesh out some of the points raised in the brief.

In the introduction, we referred to the fact that we were members of the Aeronautics Act Task Force. Mr. Lafleur may have fallen off his chair when he read that section because in fact we were not members of the Aeronautics Act Task Force. What we were attempting to convey, in haste, was that in addition to being involved in the Dubin inquiry, ATAC worked very closely with the Minister's Advisory Committee which was set up to make recommendations to the Minister of Transport with respect to the recommendations set out in the Dubin inquiry reports.

With that correction, I would like to proceed to the specific recommendations set out in our brief. I would just open by saying again that we very much support the purpose and intent of this legislation, and we very much support the need for its expeditious consideration and passage. We have attempted to take as little of your time as we can to deal with what we consider to be major issues and to try not to nit-pick with respect to the bill and with respect to its wording.

The first item referred to in our brief relates to a request to amend section 2 to add a definition "registered owner". The reason for that request is clear from a number of submissions we make subsequently in our brief. You mentioned earlier to the CMA that it would be helpful if you had wording with respect to any amendments. In this respect, could I refer you to the current definition of a "registered owner" in subsection 101.(1) of the Air Regulations? That is the definition we would like to see in this bill and in the new Part I of the Aeronautics Act. Very briefly, it states that a "registered owner" means a person whom a certificate of registration has been issued to.

Items 2 and 3(a) both deal with the question of ownership and the use of the term "owner". We are recommending that, with respect to proposed subsections 3.4(5) and 3.4(6), the word "owner" be substituted by the words "registered owner".

Very briefly, the reason for this is that both of these issues relate to the collection of DOT charges and the ability of the department to collect its user charges from the user of the aircraft. While we understand and appreciate the concerns and the problems the department has had in the past, we want to point out to you that the two major ways of financing the acquisition of aircraft result in title remaining with the person providing the financing. I am referring to financing by way of financial lease or financing by way of a conditional sales agreement.

The way the act is worded now, it places a responsibility upon the financing institution to pay charges or to put up a bond, as the case may be. We feel this would detrimentally

## [Translation]

déjà dit, la *Air Transport Association of Canada* s'intéresse activement depuis maintenant six ans à toutes les questions soulevées dans ce projet de loi.

Bien entendu, je ne vais pas lire le mémoire. Si vous me le permettez, j'aimerais toutefois apporter une correction, pour ensuite expliquer plus en détail certain des points qui y sont soulevés.

Dans l'introduction, nous avons dit que nous étions membres du groupe de travail sur la Loi sur l'aéronautique. M. Lafleur a bien dû faire un saut lorsqu'il a lu cela, parce qu'en fait, nous n'étions pas membre de ce groupe. Pressés que nous étions, nous voulions tout simplement signaler qu'en plus d'avoir participé à l'enquête Dubin, notre Association avait collaboré étroitement avec le Comité consultatif ministériel chargé de faire des recommandations au ministre des Transports au sujet des recommandations que renferme le rapport de la Commission Dubin.

Cela étant rectifié, j'aimerais discuter plus précisément des recommandations exposées dans notre mémoire. Au départ, j'aimerais vous dire que nous appuyons vigoureusement l'objet de ce projet de loi et que nous croyons qu'il faut l'étudier et l'adopter dans les plus brefs délais. Nous avons voulu laisser de côté les questions de détail et les échanges toujours fastidieux sur le libellé pour nous attaquer plutôt aux questions qui nous semblent de première importance.

Nous avons tout d'abord proposé que soit ajouté à l'article 2 la définition d'un «propriétaire inscrit». Nous avons expliqué en détail pourquoi nous faisons cette proposition. Tout à l'heure vous avez dit aux membres de l'Association canadienne qu'il serait utile pour les témoins de présenter des libellés. À cet égard, j'aimerais vous renvoyer à la définition de «propriétaire inscrit» qui figure à l'alinéa 101(1) du règlement aérien. Nous préconisons que cette définition soit intégrée au projet de loi et à la nouvelle partie 1 de la Loi sur l'aéronautique. En bref, cette définition stipule qu'un «propriétaire inscrit» est une personne à laquelle on a délivré un certificat d'inscription.

Les points 2 et 3(1) portent sur la question de la propriété et sur l'utilisation du terme «propriétaire». Nous recommandons que le mot «propriétaire» soit remplacé par le mot «propriétaire inscrit» dans les paragraphes 3.4(5) et 3.4(6).

Ces deux paragraphes portent sur la perception des redevances par le ministère des Transports et la capacité du ministère de percevoir ces redevances auprès de l'utilisateur de l'aéronef. Nous savons que cela a par le passé occasionné certains problèmes pour le Ministère, mais nous tenons à vous rappeler que les deux principales méthodes de financement pour l'acquisition d'un aéronef laissent toutes deux entre les mains de la personne assurant le financement le titre de propriété. Je parle ici de financement par bail ou par contrat de vente assortis de conditions.

Dans sa forme actuelle, la loi oblige l'institution assurant le financement de verser les redevances ou de verser une caution, selon le cas. Nous croyons que cela aurait un effet négatif sur

## [Texte]

affect the ability of air carriers, in particular, to finance aircraft. We are having enough problems doing it these days without adding another potential burden or concern to a financial institution. So the basis of our submission here is that we do not feel it is reasonable to place this concern, onus and obligation on a financial institution. We have no objection to it being placed on the registered owner and, indeed, on the successors or assigns of that registered owner so that the department can follow through on its collection process.

The second part of our comment concerning proposed paragraph 3.4(6) of the bill relates to the provision of security or a bond concerning future charges which may be incurred in operating an air service. It is our submission that this provision is reasonable if a particular carrier or individual has a history of default or nonpayment. We have no objection under those circumstances. I believe the Minister, introducing the bill to second reading in the House, indicated that the purpose and intent of this particular provision was for that very reason. We are recommending that it be translated into the actual wording in the particular provision, which is that the DOT may ask for a bond or other security from a carrier or person who has been delinquent in the past in paying DOT charges.

• 1125

The next item, Mr. Chairman, paragraph 4, relates to proposed subparagraphs 3.9(p), (q) and (r), and proposed subsection 5.3 of the bill which are accident investigation provisions.

As you are well aware, total jurisdiction with respect to accident investigation concerning civil aircraft is now covered by the Canadian Aviation Safety Board Act and the board and act established under that act. There is no need or requirement nor should there be in this act for any duplication of authority transmitted to the Minister of Transport in this area.

It is my understanding that the reason why these provisions were included in the proposed act was to cover Department of National Defence accident investigation provisions. And that is the sole reason. And it is our submission that either that should be covered in a separate act in another manner, and these provisions should be deleted, or it should be made abundantly clear that these provisions relate only to the Department of National Defence armed forces accident investigation.

This, to us, is a very important point. We dealt with this at length during the Dubin inquiry, and I am sure you are all familiar with the reasons why the Aviation Safety Board was established. We would not want any misunderstanding in the future with respect to the jurisdiction of that board.

Now as to item 5, referring to proposed section 4, Mr. Chairman, that is the nit-picking item, I guess, that I have to admit is in our brief and relates solely to the wording whereby this proposed section refers to hours of work. The French version of the section is clear. The English version seems to

## [Traduction]

la capacité des transporteurs aériens, en particulier, de financer des aéronefs. Cela est déjà assez difficile actuellement, et il n'y a pas lieu d'augmenter la charge que supportent les institutions financières. Donc, nous croyons qu'il n'est pas raisonnable de transmettre ce fardeau, cette responsabilité, aux institutions financières. Nous n'avons aucune objection à ce que cette obligation soit transmise au propriétaire inscrit, ou encore aux héritiers ou aux actionnaires du propriétaire inscrit, de sorte que le Ministère puisse appliquer ces modalités de recouvrement.

Quant à nos commentaires sur le projet de paragraphe 3.4(6) du projet de loi, ils portent sur le versement d'une sécurité ou d'un cautionnement au titre des redevances qui pourraient ultérieurement survenir dans le cadre de l'exploitation d'un service aérien. Nous estimons que cette disposition est raisonnable dans le cas d'un transporteur ou d'une personne qui n'a pas toujours par le passé effectué les versements requis. En pareil cas, nous n'avons aucune objection à la disposition. Selon mes renseignements, le Ministre a indiqué au moment de la deuxième lecture en Chambre que c'était bel et bien l'objet et l'intention de cette disposition. Nous recommandons que cela se traduise dans le libellé de cette disposition pour indiquer que le MDT puisse demander des suretés ou une autre garantie à un transporteur ou à une personne qui, par le passé, ne lui a pas versé les redevances dues.

Le point suivant, monsieur le président, soit le paragraphe 4, traite des alinéas 3.9p), q) et r) proposés ainsi que l'article 5.3 du projet de loi traitant des dispositions sur les enquêtes en cas d'accidents.

Comme vous le savez probablement, toute la compétence quant aux enquêtes sur les accidents touchant l'aviation civile est actuellement régie par la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne et le bureau ainsi que la loi établie en vertu de cette loi. Il est donc inutile que celle-ci prévoit un double emploi du pouvoir conféré au ministre des Transports à cet égard.

Je crois savoir que ces dispositions ont été inscrites dans ce projet de loi pour couvrir les dispositions en matière d'enquêtes sur les accidents au ministère de la Défense nationale. C'est la seule raison. Nous estimons qu'il faudrait soit en traiter autrement dans une loi distincte en supprimant ces dispositions, ou bien préciser que ces dispositions ne concernent que les enquêtes sur les accidents dans les Forces armées de la Défense nationale.

Cela constitue, selon nous, un point très important. Nous l'avons examiné en détail au cours de l'enquête Dubin, et je suis sûr que vous connaissez tous les raisons pour lesquelles le bureau sur la sécurité aérienne a été créé. Nous ne voudrions aucun malentendu à l'avenir quant à la compétence de ce bureau.

Je passe maintenant au point 5 concernant l'article 4 proposé, monsieur le président: nous y coupons peut-être les cheveux en quatre dans notre mémoire, et il s'agit uniquement du libellé et des heures de travail dont il est question dans cette disposition. La version française est claire, et la version

*[Text]*

refer in the second part of the proposed section to hours on an aircraft rather than to hours of the particular individuals. We are merely recommending that, as a housekeeping matter, that wording be clarified.

In item 6, our comments relate to the civil aviation appeal tribunal that has been established under the act, and the onus provisions with respect to appeals to that particular tribunal. As I am sure you are all aware, it was the recommendation of the Dubin inquiry that the onus be on the Minister with respect to an appeal to this tribunal and not on the appellant.

In the various proposed sections dealing with the tribunal and rights of review and appeal to the tribunal, starting with subsection 5.9 and going through to proposed section 6, in some cases reference is made to the question of onus and whose obligation it is to prove what. In other cases it is not. What we are saying is that with respect to, for example, proposed subsection 5.9 and proposed section 6, it should be made clear that the onus is on the Minister and not on the person seeking the review or appeal in regard to matters before the tribunal. And if I could refer you to subparagraph 6.9(5)(a), which is the proposed section dealing with civil penalties, that is the type of wording we would like to see in subsection 5.9—the exact same type of wording.

Now, item 7 in our brief, Mr. Chairman, relates to proposed subsection 6.6, and subsequent proposed section concerning the issue of civil penalties, or what we have come to call civil fines. The bill, as it is currently drafted, leaves with the Governor in Council the power and authority to in fact decide whether civil fines should be part of the remedies available to the Minister in enforcing the Aeronautics Act. Under those provisions, the Governor in Council can decide which sections, if any and if breached, of the air regulations or the Aeronautics Act may be dealt with under a civil fine proceeding, as opposed to the suspension of a Canadian aviation document or a criminal charge.

• 1130

It is our submission that those provisions should be changed to provide no discretion on the part of the Governor in Council and to provide that all breaches of sections of either the Aeronautics Act or the Air Regulations may be subject to the civil fine proceedings if the DOT in its wisdom decides to opt in the particular enforcement proceeding to go that route.

The Air Transport Association of Canada initiated this proposal before the Dubin inquiry and it was accepted in the recommendations of the Dubin inquiry. The reason we did, basically, was because of the tremendous hiatus between the department having to decide in an enforcement proceeding whether it was going to suspend or cancel an operating certificate, for example, of a carrier, thus depriving the public of needed service, on the one hand, or lay criminal charges on the other hand. We felt that there was too wide a gap in the enforcement proceedings and that a civil fine type of proceeding would aid in enforcement and would relieve the pressure of

*[Translation]*

anglaise semble renvoyer dans sa deuxième partie aux heures de vol de l'aéronef plutôt qu'aux heures de ceux qui les utilisent. Nous recommandons donc que le libellé soit précisé.

Au 6<sup>e</sup> point, nos remarques concernent le Tribunal d'appel de l'aviation civile constitué en vertu de la loi, et les dispositions quant à la charge de la preuve concernant les appels interjetés devant ce tribunal. Comme vous le savez tous probablement, l'enquête Dubin avait recommandé que la charge de la preuve incombe au ministre plutôt qu'à l'appellant lorsqu'un appel est interjeté devant ce tribunal.

Dans les divers articles proposés traitant du tribunal et des droits de révision et d'appel devant ce dernier, commençant à l'article 5.9 jusqu'à l'article 6 proposé, il est fait mention dans certains cas, et pas dans d'autres, de la question du fardeau de la preuve, et de ceux à qui il incombe. Nous estimons qu'à propos, par exemple, des articles 5.9 et 6 proposés, il faudrait indiquer clairement que le fardeau de la preuve incombe au ministre et non pas à la personne qui présente une requête en révision ou qui interjette un appel à propos de questions dont est saisi le tribunal. Et je peux vous renvoyer à l'alinéa 6.9(5)a, qui traite des sanctions au civil, c'est exactement le type de libellé que nous voudrions voir à l'article 5.9.

Quant au point 7 de votre mémoire, monsieur le président, il traite de l'article 6.6 proposé, ainsi que des articles suivants concernant la question des sanctions au civil, ou de ce que nous avons été amenés à qualifier d'amendes au civil. D'après son libellé actuel, le projet de loi donne au gouverneur en conseil le pouvoir et l'autorisation de décider en fait quelles amendes au civil devraient faire partie des recours dont peut se prévaloir le ministre pour assurer l'application de la Loi sur l'aéronautique. En vertu de ces dispositions, le gouverneur en conseil peut décider quels articles du règlement de l'air ou de la Loi sur l'aéronautique, si l'on est et en cas d'infraction, peuvent n'exiger que des poursuites au civil et une amende plutôt que la suspension d'un document canadien d'aviation ou des accusations au criminel.

A notre sens, il faudrait modifier ces dispositions afin que le Gouverneur en Conseil n'ait pas un tel pouvoir, et de stipuler que toutes les infractions aux articles de la Loi sur l'aéronautique ou aux règlements de l'air peuvent faire l'objet de poursuites au civil si le MDT en décide ainsi pour ce qui est de l'application de la loi.

L'Air Transport Association of Canada a fait cette proposition devant la commission d'enquête Dubin qui l'a acceptée dans les recommandations qu'elle a proposées. Nous avons en effet pensé qu'il serait extrêmement difficile au ministère de choisir entre deux options diamétralement opposées: soit de suspendre ou d'annuler le certificat d'exploitation d'un transporteur, privant ainsi le public d'un service nécessaire, soit de porter des accusations au criminel. Nous avons pensé qu'il y aurait un trop grand écart dans les procédures d'application et que des amendes au civil seraient utiles quant à l'application de la loi, tout en supprimant la nécessité de

[Texte]

making either one of those decisions, neither one of which might well be warranted under many circumstances.

We still feel very strongly about this. We feel that it helps to decriminalize, if you will, on the breach side of the problem, and it also helps to ensure that needed air services will continue while effective enforcement proceedings continue against the particular carrier or the particular individual.

There are two other items which did not get into our brief which I would like to refer to, if I may, very briefly.

**The Chairman:** Pardon me. Since you said you were so strong on the Dubin commission, would you just repeat again your point, clarify it as far as I am concerned, your paragraph 7 referring to subsection 6.6 and the fines?

**Mr. Nobbs:** Yes. As paragraph 6.6 is drafted now, it leaves it to the discretion of the Governor in Council to decide in the future whether any breach of any section of the Aeronautics Act or Air Regulations may be the subject of the civil fine proceeding. We feel that this is too important a matter to leave to the discretion in the future, that in the act it should be available now with respect to all sections. It is, of course, up to the enforcement arm of the Department of Transport to decide in any particular case whether they are going to avail themselves of that particular ability or whether they are going to take some other action.

**The Chairman:** I guess we are going to have questions, but in effect you are giving a very legalistic dissection of the act, which is appreciated . . . but really are you just suggesting that in proposed subsection 6.6 it is to be changed from "may" to "shall"?

**Mr. Nobbs:** That basically sums it up, yes, and to refer to all regulations and sections, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes. That would do it. Okay. Thank you.

**Mr. Nobbs:** If I can just refer to two or three other points very briefly, Mr. Chairman, that we omitted from our written brief filed with you, proposed subsection 7.3 provides that the owner of an aircraft is liable for the breach of a provision of the Aeronautics Act or of a section of the Air Carrier Regulations along with the actual person who may have breached the section in question. We are recommending there that the term "owner" again be amended to "registered owner", again in order to avoid the problems with respect to the financial institutions involved in financing aircraft and in particular, in our case, commercial aircraft.

Also, with respect to proposed subsection 7.4, which is the section under which an owner may relieve himself of responsibility for a breach of the Air Regulations or the Aeronautics Act by another party, we are suggesting there that the wording be changed to the wording which is currently set out in section 817 of the Air Regulations. In our opinion, the exclusion clause in 817 of the Air Regulations, which basically says that

[Traduction]

prendre l'une ou l'autre de ces décisions, que les circonstances ne justifiaient peut-être pas.

Nous sommes très nettement en faveur de cette possibilité qui contribuerait à décriminaliser les infractions tout en contribuant à faire en sorte que les services aériens nécessaires continueront à être assurés pendant que les procédures efficaces d'application se poursuivront contre le transporteur ou la personne visée.

Je voudrais parler de deux autres questions qui ne figurent pas dans notre mémoire, mais que j'aimerais examiner très brièvement.

**Le président:** Excusez-moi. Étant donné que vous avez dit être nettement en faveur des recommandations de la commission Dubin, voudriez-vous répéter votre argument, et préciser à mon intention votre paragraphe 7 touchant l'article 6.6 et les amendes?

**Mr. Nobbs:** Oui. D'après le libellé actuel de l'article 6.6, c'est au Gouverneur en Conseil de décider à l'avenir si des infractions à quelque disposition que ce soit de la Loi sur l'aéronautique ou des règlements de l'air peuvent faire l'objet de poursuites au civil entraînant des amendes. Nous pensons que c'est un pouvoir discrétionnaire trop important que la possibilité doit en être inscrite dans la loi relativement à toutes les infractions. Naturellement, c'est au Service d'application de la loi du ministère des Transports de décider, dans tel ou tel cas, s'il va se prévaloir de cette capacité, ou s'il va prendre d'autres mesures.

**Le président:** Il y aura sans doute des questions, mais en fait, vous nous présentez une dissection très formaliste de la loi, dont nous vous remercions . . . mais en réalité, voulez-vous dire qu'à l'article 6.6 proposé, il faudrait remplacer «peut» par «doit»?

**Mr. Nobbs:** Vous avez bien résumé mon souhait, et cela se rapporterait aussi à tous les règlements ainsi qu'à tous les articles, monsieur le président.

**Le président:** Oui. Je vois. Très bien. Merci.

**Mr. Nobbs:** Pour en revenir brièvement à deux ou trois autres points, monsieur le président, que nous avons omis dans le mémoire écrit que nous vous avons envoyé, l'article 7.3 proposé stipule que le propriétaire d'un aéronef peut être poursuivi pour infraction à une disposition de la Loi sur l'aéronautique ou d'un article du Règlement sur le transport aérien, ainsi que la personne qui a pu enfreindre la disposition en question. Nous recommandons ici que le terme «propriétaire» soit remplacé par «propriétaire immatriculé», là encore pour éviter le problème qui se pose quant aux institutions financières qui ont participé au financement de l'achat d'un aéronef, et en particulier, dans notre cas, des aéronefs commerciaux.

De plus, en ce qui concerne l'article 7.4 proposé qui stipule qu'un propriétaire peut se dégager de sa responsabilité en cas d'infraction du Règlement de l'air ou de la Loi sur l'aéronautique par une autre partie, nous proposons de modifier ce libellé pour le remplacer par celui qui figure actuellement à l'article 817 du Règlement de l'air. Selon nous, la clause d'exclusion de cet article qui stipule essentiellement que si le propriétaire

## [Text]

if the owner did not know that the party was breaching the act or if the owner used all diligence and the party still breached the act then the owner is not responsible—those things we can understand and deal with. We are concerned about the change in wording in proposed section 7.4 which may somehow change or perhaps place a greater burden and an unfair burden on the owner. So we are recommending that the wording of section 817 of the Air Regulations be substituted for the wording in proposed subsection 7.4.

• 1135

Finally, Mr. Chairman, if I may refer to proposed paragraph 23(1)(a) of the bill, and that particular provision basically states that documents may be introduced into evidence and, if they are verified in a certain manner by the Minister, the contents of the document will be deemed to be true unless someone can prove otherwise. We have no objection with respect to this provision as it relates to Canadian aviation documents, licences, certificates, that kind of thing. But we are concerned with the very broad wording that is included in proposed section 23 which, indeed, includes any kind of document, as long as it receives the type of certification contemplated by the section. And this could include amongst other things, for example, an infraction report by an inspector of the Department of Transport which in turn could be put in under section 23 and therefore completely change the intent of the onus provisions in the Civil Aviation Tribunal sections and throw all of those onus provisions back onto the aggrieved party to now prove that what is said in the infraction report is not true. I do not think that is what was intended by the drafters and we wish to suggest to you that it be made clear that this provision be limited to Canadian aviation documents.

Mr. Chairman, this concludes my remarks and obviously we are willing to entertain questions.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Nobbs. Even though perhaps you apologized for short notice, I guess that is a reciprocal apology, but this bill was sitting there and we had to move. There is some pressure to continue to move. You certainly, in the short time, did present a very interesting brief by, as I say, dissecting legally certain parts of the act and, for your information, there has been a bilingual copy of your brief submitted to those members who wish it.

So I am now throwing it open to questions. I see Mr. Tobin, so we will start from there.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman. I am not going to be long or argumentative. I think the brief put forward by the Air Transport Association of Canada, Mr. Nobbs, is basically what I would call a housecleaning presentation, to clean up some of the language and to make clear the intent, the meaning of the legislation. As the chairman has ably pointed out on many occasions, we have beat this thing to death over the years and we are getting to the point where we are beating

## [Translation]

ignorait que cette autre personne violait la loi ou qu'elle la violait alors que le propriétaire avait tout mis en oeuvre pour l'en empêcher, dans ce cas, il est dégagé de toute responsabilité, et nous comprenons et admettons ce genre de chose. Ce qui nous préoccupe quant au changement de libellé proposé à l'article 7 c'est qu'il impose peut-être un fardeau plus considérable et injuste au propriétaire. Nous recommandons donc que le libellé de l'article 817 du Règlement de l'air soit remplacé par celui que propose le paragraphe 7.4.

Finalement, monsieur le président, si je peux me permettre de revenir à l'alinéa 23(1)a) du projet de loi, cette disposition précise essentiellement que des documents peuvent être présentés comme preuve, et s'ils sont vérifiés par le ministre, d'une certaine manière, le contenu des documents doit être considéré comme étant vrai à moins que quelqu'un ne puisse prouver le contraire. Nous n'avons aucune objection à cette disposition en ce qui a trait aux documents canadiens d'aviation, aux permis, certificats et ainsi de suite. Mais ce qui nous préoccupe, c'est que le libellé de l'article 23 a une portée très vaste, puisqu'il couvre toutes sortes de documents, pour autant qu'ils soient certifiés, comme l'envisage cette disposition. Il pourrait donc s'agir, entre autres documents, par exemple d'un procès-verbal d'infraction établi par un inspecteur du ministère des Transports, qui à son tour pourrait relever de l'article 23, et par conséquent, modifier entièrement l'intention des dispositions relatives au fardeau de la preuve dans les articles sur le tribunal de l'aviation civile, tout en rejetant à nouveau toutes ces dispositions sur le fardeau de la preuve sur la partie lésée qui doit maintenant prouver que ce qui est indiqué dans le rapport relatif à l'infraction n'est pas vrai. Je ne pense pas que telle était l'intention des rédacteurs de ce projet de loi, et je voudrais vous proposer qu'il soit bien clair que cette disposition est limitée aux documents de l'aviation canadienne.

Monsieur le président, cela termine mes remarques, et nous serons bien sûr heureux de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci, monsieur Nobbs. Vous vous êtes déjà excusé d'avoir dû vous préparer à si bref délai, et je dois m'excuser aussi mais il fallait que nous examinions ce projet de loi. Certaines pressions s'exercent aussi pour que nous progressions rapidement. Vous n'aviez pas beaucoup de temps à votre disposition, mais vous nous avez présenté un fort intéressant mémoire et une dissection juridique de certaines des parties de ce projet de loi, et j'ajouterai, pour votre information, que les députés qui le souhaitaient ont pu recevoir un exemplaire bilingue de votre mémoire.

Je vais donc commencer la période de questions. Je vois M. Tobin, par qui nous allons donc commencer.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président. Je ne vais pas m'attarder ni me perdre dans des arguments. Monsieur Nobbs, je pense que le mémoire présenté par l'*Air Transport Association of Canada* est essentiellement ce que je qualifierais de travail de révision, puisque vous avez amélioré certains des termes utilisés et essayé de préciser l'intention et la portée de la loi. Comme l'a si bien dit le président à maintes reprises, nous nous acharnons de la sorte depuis des années, et nous en

[Texte]

a dead horse and it is important to get it through. So I would just say, Mr. Chairman, with respect to the recommendations 1, 2, 3(b), 5, 6, 7 and in so far as I can determine the points that have been made with respect to proposed subsections 7.3, 7.4 and proposed section 23, I do not have any questions whatsoever. They seem to be a logical and reasonable request by ATAC and one I am sure that will be accepted by the Minister and the department. There is no question that we want to be sure that the operator of an aircraft, the registered owner, versus the guy who finances the acquisition or the availability of the equipment, feels a responsibility to live up to and be accountable for all the regulations that have been laid down.

The one question I do have, Mr. Chairman, is with respect to proposed subsection 5.3 and subparagraphs 3.9(p), 3.9(q) and 3.9(r), the general regulatory powers and the provision with respect to boards of inquiry.

Now, I understand Mr. Nobbs when he says that the Canadian Aviation Safety Board Act is there for a reason and it has the ability and the powers and all the necessary wherewithal to carry out accident investigations. But looking at the technical justification in the act, subsection 3.9 for example, Mr. Nobbs says the only reason he understands 3.9 is that the enabling powers be made available under the act for incidents with respect to the Department of National Defence. But the technical justification goes on to state:

and to the Department of Transport which has a residual power to investigate civilian aircraft accidents where the Canadian Aviation Safety Board chooses not to investigate.

That is the particular justification that is there.

• 1140

Forgetting the DND provision, he thinks that particular comment in the technical justification is not reason enough to leave subsection, 3.9 in the act, nor to clarify it so that it only indicates as for DND purposes only.

**Mr. Nobbs:** Thank you, Mr. Tobin.

Very briefly, the whole purpose of the Canadian Aviation Safety Board Act was to set up an independent accident investigation tribunal and to remove from the jurisdiction of the Minister of Transport and the Department of Transport the right to investigate civil aircraft accidents. I am not going to go into the reasons for that, but I am sure many of you are aware as to why it was done. That is the whole genesis of that particular act, and to have gone through all of that, to have gone through the Dubin inquiry, the recommendations and the legislation to establish the board, and then somehow leave residual authority with the Minister and the department seems to me totally inconsistent with the whole purpose and intent of the Canadian Aviation Safety Board Act, and we would be very strongly opposed to leaving any residue of jurisdiction in that area with the Minister of Transport.

[Traduction]

sommes au point où elle commence à être réglée, et il est important que nous y réussissions. Je voudrais donc dire, monsieur le président, que je n'ai aucune question sur les recommandations 1, 2, 3b), 5, 6, 7, et pour autant que je puisse le déterminer, les points qui ont été présentés au sujet des articles 7.3, 7.4 et 23 proposés. La demande de l'ATAC semble logique et raisonnable, et je suis sûr qu'elle sera acceptée par le ministre ainsi que par le ministère. Il est indéniable que nous voulons faire en sorte que l'utilisateur d'un aéronef, le propriétaire immatriculé, par opposition à la personne qui finance l'acquisition ou l'accès à l'équipement, s'estime tenu de respecter tous les règlements qui ont été édictés et d'engager sa responsabilité à cet égard.

Monsieur le président, j'aurais une question au sujet de l'article 5.3 ainsi que des alinéas 3.9p), q) et r) proposés, les pouvoirs généraux en matière de règlement et la disposition traitant des commissions d'enquête.

Je comprends M. Nobbs lorsqu'il dit que la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne existe pour une raison, cet organisme ayant la capacité, les pouvoirs et toutes les compétences nécessaires pour faire des enquêtes en cas d'accident. Mais à propos de la justification technique qui figure par exemple à l'article 3.9, M. Nobbs sait que la seule raison qui lui paraît justifier cet article est que les pouvoirs habilitants peuvent être accordés en vertu de la loi pour des incidents survenus au ministère de la Défense nationale. Mais il poursuit ainsi cette justification technique:

et le ministère des Transports à qui il reste un certain pouvoir d'enquête sur les accidents de l'aviation civile lorsque le Bureau canadien de la sécurité aérienne décide de ne pas faire d'enquête.

Voilà donc la justification qui est donnée dans ce cas.

Oubliant la disposition du MDN, il estime que cette remarque quant à la justification technique n'est pas une raison suffisante pour laisser le paragraphe 3.9 de la Loi, ni pour le préciser afin qu'il soit indiqué uniquement que seul le MDN soit concerné.

**M. Nobbs:** Merci, monsieur Tobin.

Très brièvement, tout l'objectif de la Loi sur le bureau canadien de la sécurité aérienne était de créer un tribunal d'enquêtes indépendant sur les accidents et de retirer de la compétence du ministre du ministère des Transports le droit de faire enquête sur les accidents de l'aviation civile. Je ne vais pas m'étendre sur les raisons de la chose, mais je suis sûr que nombre d'entre vous les connaissent. C'est là l'origine de cette Loi, et être passé par toutes ces étapes, l'enquête Dubin, les recommandations et la Loi en vue d'établir le bureau pour laisser ensuite un pouvoir résiduel au ministre ainsi qu'au ministère me paraît tout à fait contraire à l'intention et à l'objectif de la Loi sur le bureau canadien de la sécurité aérienne, et nous rejetons catégoriquement la possibilité de laisser dans ce domaine un reste de compétence au ministre des Transports.

[Text]

**Mr. Tobin:** You are telling us that your concern is that—and I do not speak of this Minister nor do I speak of current officials of the department—at least technically down the road, with those residual powers left the Department of Transport, we have the ability to undo the arm's length autonomous relationship that currently exists with respect to the Canadian Aviation Safety Board and the Minister—that this provision in fact and for whatever reason could be used to undo that autonomous relationship. Is that the concern?

**Mr. Nobbs:** That is right, Mr. Tobin, and of course I am not referring to the Minister per se, but the legal designation of the Minister.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, that is all, and having heard that comment, I agree with Mr. Nobbs' organization that in fact proposed subsection 3.9 should be clarified to refer either to DND—in fact the Minister himself has made that comment—or taken out of the bill.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Tobin. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Gentlemen, welcome, we appreciate receiving your views.

I want to ask questions with regard to the whole question of registered owner versus owner. I have no problem with what you suggest. However, I would ask that you respond to the definition of "owner" as it is in the bill, and I will read it:

"owner" in respect of an aircraft, includes any person having the legal custody and control of the aircraft, otherwise than only as the pilot-in-command, and includes the person in whose name the aircraft is registered;

Now, I would assume that your organization, having gone through the act, feels that definition in itself is not satisfactory. Is there a minor modification, such as changing "an" to "or", that would do everything else in the total bill, that would meet your concerns?

**Mr. Nobbs:** The problem, Mr. Angus, is with the fact that in the wording of the definition of owner it starts out by saying "includes", which means it is everything else also, including what they specifically stated here. As it relates to the specific issues we are talking about, we feel that is just too broad. There are other issues where the use of the word "owner" is justified, and where we have no objection to that definition. Therefore we thought it would be better, rather than try to play with that definition, to merely add a new definition with respect to registered owner.

**Mr. Angus:** Thank you. Mr. Chairman, that is all I have.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus. Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

**M. Tobin:** Vous nous dites donc craindre que—et je ne parle pas de ce ministre ni des fonctionnaires actuels du ministère—au moins techniquement par la suite, du fait de ce reste de pouvoir laissé au ministère des Transports, nous n'ayons la possibilité de défaire l'autonomie qui existe actuellement entre le Bureau canadien de la sécurité aérienne et le ministre... que cette disposition pourrait être utilisée en fait ou pour quelque raison que ce soit, pour défaire l'autonomie de cette relation. Est-ce ce que vous craignez?

**M. Nobbs:** C'est exact, monsieur Tobin, et je ne parlais naturellement pas du ministre en personne, mais de sa désignation juridique.

**M. Tobin:** Monsieur le président, c'est tout et ayant entendu cette remarque, je conviens avec l'Association de M. Nobbs qu'en fait, l'article 3.9 proposé devrait soit être précisé pour mentionner le MDN—en fait le ministre a fait lui-même cette remarque—ou soit être retiré du projet de Loi.

**Le président:** Merci, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Messieurs, je vous souhaite la bienvenue et je voudrais vous dire que nous sommes heureux de connaître votre point de vue.

Je voudrais poser des questions sur toute la question du propriétaire immatriculé par opposition au propriétaire tout court. Je n'ai pas d'objection à ce que vous proposez. Cependant, je voudrais que vous me disiez ce que vous pensez de la définition de «propriétaire» telle qu'elle figure dans le projet de Loi et que je vais lire:

«propriétaire» y est assimilé à la personne ayant la garde et la responsabilité légitimes d'un aéronef, exclusion faite du commandant de bord es-qualité. Le propriétaire peut être notamment la personne au nom de laquelle l'aéronef est immatriculé.

Je présume qu'ayant examiné la Loi, votre Association estime que cette définition n'est pas satisfaisante en soi. Y a-t-il une modification mineure, le changement d'un article ou d'une préposition qui améliorerait l'ensemble du projet de Loi?

**M. Nobbs:** Monsieur Angus, la difficulté qui se présente est le fait que le libellé de la définition de propriétaire commence par «y est assimilé» qui a une portée très vaste, outre les personnes indiquées dans la définition. Comme c'est en rapport avec les questions précises que nous soulevons, nous estimons que la définition est trop vaste. Et il y a d'autres aspects où l'utilisation du terme «propriétaire» se justifie, et où nous n'avons pas d'objection à cette définition. Par conséquent, nous avons pensé qu'il vaudrait mieux, plutôt que d'essayer de jouer avec cette définition, d'en ajouter simplement une autre quant au propriétaire immatriculé.

**M. Angus:** Merci. C'est tout ce que je voulais dire, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Angus. M. Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président.

## [Texte]

Gentlemen, a very simple question. I am not a lawyer so the legal details, I am not familiar with, but in your proposed changes I see an absence of proposed subsection 5.5, and we spent the better part of this morning talking about it. I wonder if that is a sign that you people are in agreement with the bill the way it is written, or in agreement with the medical profession, which preceded you?

**Mr. Nobbs:** I think, sir, that is a good question, and I guess, partly in jest, you can see why we did not touch that with a 10-foot pole, from the representations you have had so far.

But I should start off by saying that our association represents certificate holders, not licence holders, and therefore at least in theory it is not within our jurisdiction. We are not copping out on that basis, but that basically is the background of our association. It is our feeling that, while one should always try to avoid incursion into a person's civil rights, there are cases where the public interest obviously requires an incursion, and this is one of these cases.

• 1145

We were concerned with some of the wording and its application. We were here and listened to the submissions of the CMA this morning, and I canvassed Mr. Capern and another member with us who has been involved for some time in this matter, and we agree that the suggestions put forward by the CMA would clarify the provision and help achieve the objectives required. Whether everything they say is absolutely correct in law or not, if they proceed to be a problem, we had better correct it or there will continue to be a problem.

**The Chairman:** Mr. Nobbs and Mr. Capern, I want to thank you. Perhaps giving short notice does produce very short, succinct, and pertinent briefs that get right to the point. I want to thank you for coming with your brief, which did have some very technical legal amendments, which we are certainly going to address our minds to when the officials come back before us as we get into clause-by-clause study.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, part way through this morning one of the members asked about the Canadian Air Traffic Controllers Association. We have been in touch with them this morning. They are unable physically to appear before us, because of time, but they have indicated to me that they will supply us with a written brief by or for Tuesday of next week.

**The Chairman:** That is certainly most acceptable as far as I am concerned. I do not see any fundamental constitutional bars to receiving a letter or brief from the Air Traffic Controllers. It would be good to have their position before us. Thank you very much for that.

With that, we are adjourned until Tuesday at 9.30 a.m.. Again, the last warning: on Tuesday we actually have three witnesses before us. I think we have canvassed that medical situation very substantively this morning. It will again be up

## [Traduction]

J'aurais une question très simple, messieurs. Je ne suis pas juriste, et je ne connais pas bien les termes juridiques, mais dans les changements que vous proposez, je constate qu'il n'est pas question de l'article 5.5 proposé alors que nous y avons consacré la plus grande partie de cette matinée. Cela signifie-t-il que vous approuvez le libellé du projet de Loi ou le point de vue du corps médical, qui vous a précédé?

**M. Nobbs:** C'est une bonne question, monsieur, et d'après les critiques que vous avez entendues à ce sujet jusqu'à présent, vous pouvez comprendre pourquoi nous n'avons pas voulu mettre le doigt dans ce guépier, pour utiliser une expression imagée.

Mais je devrais commencer par dire que notre Association représente des détenteurs de certificats et non pas de permis, de sorte que, du moins en théorie, cela ne relève pas de notre compétence. Nous ne nous défilons pas pour cette raison, mais telles sont essentiellement les caractéristiques de notre Association. Nous avons le sentiment qu'il faut toujours éviter de restreindre les libertés civiles individuelles, mais que dans certains cas, l'intérêt général exige une restriction, et c'est là un de ces cas.

Le libellé et son application nous ont préoccupés. Nous étions ici et nous avons écouté les mémoires présentés ce matin par l'AMC, et j'ai discuté avec M. Capern et un autre de nos affiliés qui s'occupe de cette question depuis quelque temps, et nous avons convenu que les suggestions proposées par l'AMC clarifieraient la disposition et contribueraient aux objectifs visés. Tout ce que dit cette association n'est pas nécessairement vrai juridiquement, mais si elle perçoit un problème, il vaudrait mieux le résoudre pour qu'il disparaisse.

**Le président:** Monsieur Nobbs et monsieur Capern, je voudrais vous remercier. Donner de courts pré-avis produit peut-être des mémoires très courts, succincts et pertinents qui vont droit au but. Je voudrais vous remercier d'être venus nous soumettre votre mémoire qui présentait certains amendements juridiques très techniques sur lesquels nous allons certainement réfléchir lorsque les fonctionnaires reviendront devant nous et que nous examinerons le projet de loi article par article.

**M. Angus:** Monsieur le président, pendant une partie de la matinée, un des membres du Comité a posé une question sur l'Association canadienne des contrôleurs du trafic aérien que nous avons essayé de contacter ce matin. Cette association n'a pas pu comparaître devant nous par manque de temps, mais elle m'a dit pouvoir nous soumettre un mémoire écrit d'ici mardi prochain.

**Le président:** En ce qui me concerne, cela me paraît tout à fait acceptable. Je ne vois aucune objection constitutionnelle à ce que l'on reçoive une lettre ou un mémoire des contrôleurs du trafic aérien. Ce serait bon de connaître leur position. Je vous remercie beaucoup.

Cela dit, nous levons la séance et nous nous reverrons mardi à 9 h 30. Je voudrais vous dire encore ceci: mardi, nous entendrons en fait trois témoins. Je pense que nous avons très bien analysé la situation du point de vue médical, ce matin.

*[Text]*

Tuesday with the optometrists at least. We hope we will have a full quorum. I appreciate the difficulties of some members. After hearing the witnesses we intend to get into clause by clause in the afternoon and into the evening.

The meeting is adjourned until Tuesday at 9.30 a.m.

*[Translation]*

Nous en verrons d'autres aspects mardi, au moins avec les optométristes. Nous espérons avoir le quorum. Je comprends les difficultés de certains des membres du Comité. Après avoir entendu les témoins, nous avons l'intention d'examiner le projet de loi article par article l'après-midi et dans la soirée.

La séance est levée, jusqu'à mardi, 9 h 30.

---













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Canadian Medical Association:*

Mr. T.A. McPherson, M.D., President;  
Mr. B.E. Freamo, Secretary General;  
Dr. N.P. Da Sylva, Director, Medical Services;  
Mr. D.A. Geekie, Director, Communications.

### *From the Air Transport Association of Canada:*

Mr. E.T. Nobbs, Q.C., Counsel.

### *De l'Association médicale canadienne:*

D<sup>r</sup> T.A. McPherson, président;  
M. B.E. Freamo, secrétaire général;  
D<sup>r</sup> N.P. Da Sylva, directeur, Services médicaux;  
M. D.A. Geekie, directeur, Communications.

### *De l'«Air Transport Association of Canada»:*

M. E.T. Nobbs, c.r., avocat-conseil.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Tuesday, May 14, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 11

Le mardi 14 mai 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport

# Transports

RESPECTING:

Bill C-36, An Act to amend the Aeronautics Act

CONCERNANT:

Projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur  
l'aéronautique

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Moe Mantha  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Jean Charest  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 14, 1985

(14)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:50 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Dennis Cochrane, Bill Gottselig, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Brian Tobin.

*Alternates present:* Patrick Crofton, Mike Forrestall, Charles Hamelin, Robert Horner, Bob Porter.

*In Attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Canadian Air Line Pilots Association:* Captain Norman Foster, President; Mr. John Keenan, Legal Counsel. *From the Canadian Optometrists Association:* Dr. Roland des Groseilliers, O.D., Past-President; Mr. Gérard Lambert, Executive Director; Mr. Y.A. George Hynna, Legal Counsel. *From the Canadian Business Aircraft Association Inc.:* Mr. Gordon F. Henderson, Mr. Rae Audette.

The Committee resumed consideration of Bill C-36, An Act to amend the Aeronautics Act (*See Minutes of Proceedings for Tuesday, April 30, 1985*).

On Clause 1

Mr. Keenan made an opening statement and, with Mr. Foster, answered questions.

Mr. des Groseilliers made an opening statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Audette made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

At 12:20 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## AFTERNOON SITTING

(15)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, André Plourde.

*Alternates present:* Patrick Crofton, Bill Rompkey.

*In Attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation, Administration; Mr. Bob Lafleur, Assistant Administrator, Air Regulations; Mr. Dan Fiorita, Legal Counsel, Department of Transport Legal Services.

The Committee resumed consideration of Bill C-36, An Act to amend The Aeronautics Act (*See Minutes of Proceedings for Tuesday, April 30, 1985*).

On Clause 1

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 14 MAI 1985

(14)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 50, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Dennis Cochrane, Bill Gottselig, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Brian Tobin.

*Substituts présents:* Patrick Crofton, Mike Forrestall, Charles Hamelin, Robert Horner, Bob Porter.

*Aussi présent:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: De la «Canadian Air Line Pilots Association»:* Capitaine Norman Foster, président; M. John Keenan, conseiller juridique. *De l'Association canadienne des optométristes:* D<sup>r</sup> Roland des Groseilliers, o.d., président sortant; M. Gérard Lambert, directeur exécutif; M. Y.A. George Hynna, conseiller juridique. *De l'Association du transport aérien du Canada:* M. Gordon F. Henderson; M. Rae Audette.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique (*Voir Procès-verbaux du mardi 30 avril 1985*).

Article 1

M. Keenan fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et M. Foster répondent aux questions.

M. des Groseilliers fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

M. Audette fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et l'autre témoin répondent aux questions.

A 12 h 20, le Comité lève la séance jusqu'à nouvelle convocation du président.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(15)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, André Plourde.

*Substituts présents:* Patrick Crofton, Bill Rompkey.

*Aussi présent:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport aérien; M. Bob Lafleur, administrateur adjoint, Réglementation aérienne; M. Dan Fiorita, conseiller légiste, service du contentieux.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique (*Voir Procès-verbaux du mardi 30 avril 1985*).

Article 1

The witnesses answered questions.

Mr. Forrestall moved,—That Clause 1 be amended by striking out line 8 on page 1 and substituting the following therefor:

“2. (1) In this Act,”

The question being put on the amendment it was agreed to.

Mr. Forrestall moved,—That Clause 1 be amended by striking out line 8 on page 3 and substituting the following therefor:

“aircraft is registered, but does not include a mere holder of a security interest in the aircraft;”

The question being put on the amendment it was agreed to.

Mr. Forrestall moved,—That Clause 1 be amended by adding, immediately after line 8 on page 3, the following therefor:

““pilot-in-command” means, in relation to an aircraft, the pilot having responsibility and authority for the operation and safety of the aircraft during flight time.”

After debate the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Forrestall moved,—That Clause 1 be amended by adding, immediately after line 27 on page 3, the following therefor:

“(2) Notwithstanding the definition “Minister” in subsection (1), “Minister” in relation to any matter referred to in paragraph 3.2(*n*), 3.9(*p*), (*q*) or (*r*), section 5.3 or paragraph 7.6(1)(*b*) means the Minister of National Defence.”

After debate, the question being put on the amendment it was agreed to.

Mr. Forrestall moved,—That Clause 1 be amended by striking out line 27 on page 7 and substituting the following therefor:

“of aircraft who have failed to pay on time any charges imposed under this section to deposit each year with the”

The question being put on the amendment it was agreed to.

Mr. Forrestall moved,—That the English version of Clause 1 be amended by striking out line 3 on page 15 and substituting the following therefor:

“by air carriers and of flight crew members of any aircraft used”

The question being put on the amendment it was agreed to.

Mr. Forrestall moved,—That Clause 1 be amended by striking out line 24 on page 21 and substituting the following therefor:

“7.6(3), enter on the lands and take such”

The question being put on the amendment it was agreed to.

Les témoins répondent aux questions.

M. Forrestall propose,—Que l'article 1 soit modifié en substituant à la ligne 8, page 1, ce qui suit:

«2. (1) Les définitions qui suivent s'appli-»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

M. Forrestall propose,—Que l'article 1 soit modifié en substituant à la ligne 10, page 3, ce qui suit:

«immatriculé, mais non le détenteur ès qualités d'une sûreté.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

M. Forrestall propose,—Que l'article 1 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 11, page 2, ce qui suit:

« «commandant de bord» Le pilote responsable, pendant le temps de vol, de l'utilisation et de la sécurité d'un aéronef;»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

M. Forrestall propose,—Que l'article 1 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 24, page 3, ce qui suit:

«(2) Par dérogation à la définition du paragraphe (1), «ministre» signifie ministre de la Défense nationale pour les questions visées aux alinéas 3.2(*n*), 3.9(*p*), (*q*) ou (*r*), à l'article 5.3 ou à l'alinéa 7.6(1)(*b*).»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

M. Forrestall propose,—Que l'article 1 soit modifié en substituant à la ligne 23, page 7, ce qui suit:

«sateurs d'aéronefs défaillants le dépôt chaque année»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

M. Forrestall propose,—Que la version anglaise de l'article 1 soit modifiée en substituant à la ligne 3, page 15, ce qui suit:

«by air carriers and of flight crew members of any aircraft used»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

M. Forrestall propose,—Que l'article 1 soit modifié en substituant à la ligne 35, page 20, ce qui suit:

«paragraphe 7.6(3), pénétrer sur le bien-»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

At 5:10 o'clock p.m. the Committee adjourned until 8:00  
o'clock p.m. this day.

A 17 h 10, le Comité lève la séance pour se réunir de  
nouveau à 20 heures.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, May 14, 1985

• 0943

**The Vice-Chairman:** I call this committee meeting to order, since we have a quorum.

To begin this morning, I would like to call clause 1 and introduce, from the Canadian Air Line Pilots Association, Captain Norman Foster and Mr. John Keenan, legal counsel.

On clause 1

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, we have received your brief. If you have an opening statement, after your opening statement we could turn to questioning.

**Mr. Norman Foster (President, Canadian Air Line Pilots Association):** Thank you, Mr. Chairman.

The Canadian Air Line Pilots Association is a professional organization and certified bargaining agent for the vast majority of Canadian professional airline pilots engaged in commercial service. It was founded in 1937 and has since come to represent some 3,000 airline pilots in the service of Air Canada, Canadian Pacific Airlines, Pacific Western Airlines, Nordair, Eastern Provincial Airways, Quebecair and Air Ontario.

CALPA's elected officers, numerous committees and support staff deal with operational, safety, technical, legal, industrial and other concerns affecting the piloting profession. Apart from support staff, all positions are held by active airline pilots, who perform their tasks on a voluntary and unpaid basis in support of the association's motto, "schedule with safety".

In pursuit of its objectives, the association works closely with the Canadian Air Transport Administration and with member airlines. This co-operation is essential if the airline industry is to carry out its vital mandate for the safe and efficient transport of people and goods throughout Canada and the world.

• 0945

On the international scene, Canada has a reputation for excellence among airmen, and CALPA is very proud that one of its members, Captain Reginald H.J. Smith of Air Canada, has recently been elected President of the International Federation of Air Line Pilots Associations, the international organization grouping some 60 pilots' associations throughout the world.

CALPA is the second largest pilots' association in IFALPA, the avenue through which pilot input may be made to the International Civil Aviation Organization, ICAO. The federation's fortieth annual conference was recently held in Montreal, and CALPA will be hosting the international gathering in 1987 in the Vancouver area.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 14 mai 1985

**Le vice-président:** À l'ordre, s'il vous plaît, nous avons le quorum.

Je mets l'article 1 en délibération et vous présente le président de l'Association canadienne des pilotes de ligne (ACPL), le capitaine Norman Foster et M. John Keenan, conseiller juridique.

Article 1

**Le vice-président:** Messieurs, nous avons reçu votre mémo. Si vous souhaitez nous dire quelques mots pour commencer, nous pourrions ensuite vous poser certaines questions.

**M. Norman Foster (président, Association canadienne des pilotes de ligne):** Merci, monsieur le président.

L'Association canadienne des pilotes de ligne est l'organisation professionnelle et l'agent négociateur accrédité pour la grande majorité des pilotes de ligne professionnels canadiens travaillant sur les lignes commerciales. Elle fut fondée en 1937 et représente maintenant 3,000 pilotes de ligne au service d'Air Canada, du Canadien Pacifique, de *Pacific Western*, de Nordair, d'*Eastern Provincial Airways*, de Québecair et d'Air Ontario.

Les dirigeants élus de l'ACPL, ses nombreux comités et que son personnel de soutien s'occupent des aspects opérationnels, sécurité, techniques, légaux, industriels et d'autres sujets relatifs à la profession. Hormis le personnel de soutien, tous ces gens-là sont des pilotes de ligne en activité qui assument ces postes bénévolement afin de défendre le slogan de l'association qui est «horaire et sécurité».

Dans la poursuite de ses objectifs, l'association travaille en étroite collaboration avec l'administration canadienne des transports aériens et avec les compagnies aériennes membres. Cette coopération est essentielle si l'on veut que l'industrie aéronautique s'acquitte de son mandat vital qui est le transport efficace et sûr de voyageurs et de marchandises partout au Canada et dans le monde.

Sur la scène internationale, le Canada a la réputation d'avoir d'excellents pilotes et l'ACPL est très fière que l'un de ses membres, le capitaine Reginald H.J. Smith d'Air Canada ait récemment été élu président de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne qui regroupe près de 60 associations de pilotes du monde entier.

L'ACPL est la deuxième association de l'IFALPA qui est, pour les pilotes, le moyen d'intervenir auprès de l'Organisation internationale de l'aviation civile, OACI. La quarantième conférence annuelle de la fédération se tenait récemment à Montréal et l'ACPL sera l'hôte de cette assemblée internationale en 1987 dans la région de Vancouver.

[Texte]

Moving to the matter at hand, Bill C-36, I would note that CALPA welcomed the creation of the aeronautics task force in 1978, and since, has assisted in and generally supported its work in bringing about a much needed revision of aeronautic legislation in Canada. The association is eager to see the implementation of the proposed aeronautical code of detailed regulation and supports the general scheme and thrust of the proposed enabling legislation, Bill C-36.

We particularly welcome the creation of a much needed civil aviation tribunal, although we have some reservations regarding the scope of its jurisdiction. While the association, as I have said, is generally supportive of Bill C-36, we have some concerns regarding specific provisions of the bill and we appreciate this opportunity to raise these concerns before this committee. With the suggested changes we have to make, we hope the legislation may then be in place at the earliest opportunity.

Mr. Chairman, I would now like to introduce CALPA's legal counsel, Mr. John Keenan, who will address our concerns regarding Bill C-36 as presently written. Thank you.

**The Chairman:** Thank you.

**M. John Keenan (conseiller juridique, Association canadienne des pilotes de ligne):** Monsieur le président, messieurs les députés, mesdames et messieurs, nous sommes reconnaissants au Comité permanent des transports de nous donner l'occasion de faire valoir les représentations de l'Association canadienne des pilotes de ligne au sujet du projet de loi C-36.

Going now to the specific provisions of the bill which concern us, we have noted that proposed section 2 defines a number of terms but does not define the term "pilot-in-command". As the individual who bears the heaviest ultimate responsibility for the lives and safety of those on board his aircraft, the association suggests that the term "pilot-in-command" be defined in proposed section 2 as follows:

"Pilot-in-command" means the pilot directly responsible for, and with the final authority as to, the operation and safety of the aircraft and the persons on board.

That quote is in our brief, Mr. Chairman.

Proposed section 3 and subsection 3.1 apparently give extraterritorial application to both Canadian aeronautical legislation and foreign aeronautical legislation. For example, a Canadian pilot operating in a foreign jurisdiction could apparently be prosecuted in Canada for violating foreign aeronautical regulations. In addition, he could also be prosecuted in Canada for operating his aircraft in a manner that, if similarly operated in Canada, would constitute a violation of Canadian regulations.

We feel this extraordinary extraterritorial extension of both foreign and Canadian law, and the corresponding double jeopardy in which it will place Canadian licence holders, is unjustified. These provisions will not only be difficult or virtually impossible to administer in many cases, but may result in serious inequities as Canadian technical rules and

[Traduction]

J'en viens maintenant à la question du projet de loi C-36. L'ACPL s'était félicitée de la création du groupe d'étude sur la Loi de l'aéronautique en 1978 et a depuis appuyé ses efforts visant à une révision urgente de la législation de l'aéronautique du Canada. L'association est désireuse de voir inscrite au code aéronautique la réglementation détaillée proposée et appuie le plan général et l'orientation de la loi habilitante qu'est le projet de loi C-36.

Nous nous réjouissons particulièrement de la création du tribunal de l'aviation civile, dont on avait également grand besoin, mais nous avons quelques réserves quant à l'étendue de sa juridiction. Bien que l'association soit généralement favorable au projet de loi C-36, elle a certaines observations à faire sur certains articles spécifiques du projet de loi et est heureuse de pouvoir saisir cette occasion d'en entretenir le Comité. Nous espérons qu'avec les quelques changements que nous suggérons, la loi entrera en vigueur dans les meilleurs délais.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant vous présenter le conseiller juridique de l'ACPL, M. John Keenan, qui vous exposera nos réserves quant au libellé actuel du projet de loi C-36. Merci.

**Le président:** Merci.

**Mr. John Keenan (Legal Counsel, Canadian Air Line Pilots Association):** Mr. Chairman, Members of Parliament, ladies and gentlemen, we welcome this opportunity to submit the representations of the Canadian Air Line Pilots Association about Bill C-36 to the Standing Committee on Transport.

Je passerai maintenant aux éléments du projet de loi qui nous préoccupent. Nous avons notamment remarqué que l'article 2 proposé définit un certain nombre de termes et omet de définir le terme «commandant de bord» étant donné qu'il s'agit de la personne qui assume l'ultime responsabilité de la vie et de la sécurité des passagers à bord de son aéronef, l'association suggère que ce terme soit inclus à l'article 2 et défini comme suit:

«Commandant de bord» désigne le pilote directement responsable et possédant l'autorité finale pour l'opération et la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord.

Ce libellé se trouve dans notre mémoire.

L'article 3 proposé et le paragraphe 3.1 semblent donner une application extra-territoriale à la législation aéronautique tant canadienne qu'étrangère. Par exemple, un pilote canadien opérant dans une juridiction étrangère pourrait, semble-t-il, être poursuivi au Canada pour violation de règlements aéronautiques étrangers. Il pourrait également être poursuivi au Canada pour avoir utilisé son aéronef d'une façon qui constituerait une violation des règlements canadiens si cela s'était passé au Canada.

Nous estimons que cette application extra-territoriale extraordinaire tant de la loi étrangère que de la loi canadienne, expose à une duplicité de poursuites les détenteurs de licences canadiens, ce qui nous paraît injuste. Ces dispositions seraient non seulement difficiles ou pratiquement impossibles à appliquer, mais il pourrait aussi en résulter de graves injustices

## [Text]

standards may be quite different from those of other countries where Canadian pilots may be operating on a long-term basis. Indeed, Mr. Chairman, it is conceivable that an attempt to comply with Canadian standards in a foreign jurisdiction could result in technical or safety problems or even in a violation of local standards.

Similarly, attempting to enforce foreign regulations through the Canadian system is a potentially dangerous concept with many legal pitfalls. What if the Canadian standards are stricter than the foreign ones? What about local speed restrictions, noise abatement procedures and minimum altitudes? Which standards will apply in such cases?

• 0950

Although we would prefer to see these provisions removed from the legislation, we believe that at the very least a distinction should be made between the temporary extraterritorial operation of a Canadian aircraft as a result of a preplanned flight to a foreign territory—say, a CP Air flight to Milan—and operations by a Canadian document-holder who is employed by a foreign entity to fly outside of Canada or who is doing long-term charter work outside Canada.

Similarly, Mr. Chairman, distinctions should also be made at the very least between purely local requirements, such as noise abatement procedures, speed restrictions, minimum altitudes and the like, and general safety requirements applicable to Canadian operations, such as minimum reserve fuel, minimum equipment lists for Canadian aircraft and so on.

I now come to proposed subsection 5.5 on medical information—a section which we see as contentious and controversial. Let me assure you, Mr. Chairman and hon. members, that CALPA has given the proposal in proposed subsection 5.5 long and agonizing consideration. The association understands that the objective of aviation safety likely inspired proposed subsection 5.5, and of course we fully share that objective. Similarly, the association is in full agreement that pilots whose medical condition is likely to constitute a hazard to aviation safety should not fly. This position is fully congruent with and reflected in CALPA's code of ethics which is cited in our brief, and which code of ethics places safety as a pilot's foremost responsibility.

Accordingly, the public interest in aviation safety is, and has to be, the foremost concern. The question CALPA has asked itself is whether the proposal in proposed subsection 5.5 will best serve the public interest in aviation safety. And we have concluded that the answer is no. We are concerned that this proposal could be counterproductive and potentially create more of a hazard than it eliminates.

We must first bear in mind that the incidence of catastrophic aircraft accidents due to known but unreported medical conditions is certainly not high and indeed is minimal with respect to air transport pilots who fly passengers professionally on a regular basis. With the hazard being relatively

## [Translation]

du fait que les règles et normes techniques canadiennes doivent être différentes de celles d'autres pays où des pilotes canadiens peuvent être amenés à travailler pendant longtemps. Il est d'ailleurs même possible que la volonté de se conformer aux normes canadiennes dans une juridiction étrangère occasionnerait des problèmes techniques ou de sécurité, voire la violation des normes locales.

De la même façon, l'application des règlements étrangers dans tout le réseau canadien nous semble présenter des risques et certains pièges d'ordre juridique. Qu'arrive-t-il si les normes canadiennes sont plus strictes que celles des pays étrangers? Si les limites de vitesse locale, les procédures antibruit et les altitudes minimales sont différentes? Quelles normes s'appliqueraient dans de tels cas.

Bien que nous préférerions que ces dispositions soient supprimées, nous estimons qu'il faudrait pour le moins établir une distinction entre l'opération extra-territoriale temporaire d'un aéronef canadien, comme un vol en territoire étranger prévu d'avance, par exemple un vol CP pour Milan, et les opérations d'un titulaire de licence est employé par un transporteur aérien étranger pour voler à l'extérieur du Canada ou qui exécute un contrat d'affrètement à l'extérieur du Canada.

Il faudrait également établir une distinction entre, d'une part, les exigences purement locales, telles les procédures antibruit, les limitations de vitesse, les altitudes minimales, etc., et les exigences de sécurité générales applicables aux opérations canadiennes, telle la réserve minimale de carburant, la liste d'équipement minimal pour un aéronef canadien, etc.

J'en arrive maintenant au paragraphe 5.5 proposé au sujet des renseignements médicaux, qui nous semble prêter à controverse. Je puis vous assurer, monsieur le président et messieurs les députés que l'ACPL a examiné très longuement ce paragraphe. L'Association comprend bien que l'objectif visé est la sécurité aérienne et partage pleinement cette préoccupation. L'Association est aussi d'avis que les pilotes dont l'état de santé est susceptible de constituer un risque ne devraient pas voler. Cela correspond pleinement au code déontologique de l'ACPL que nous citons dans notre mémoire et qui stipule que la sécurité est la toute première responsabilité d'un pilote.

Il est donc certain que la sécurité aérienne est et doit rester la préoccupation principale de tous. L'ACPL s'est ainsi demandé si le paragraphe 5.5 proposé est ce qui peut servir au mieux l'intérêt public. Nous avons conclu par la négative et nous craignons que cette proposition soit contreproductive et risque de créer plus de dangers qu'elle n'en élimine.

Nous devons tout d'abord avoir présent à l'esprit le fait que les catastrophes aériennes causées par un problème médical connu mais non déclaré ne sont pas très nombreuses et sont même minimes pour ce qui est des pilotes professionnels transportant régulièrement des passagers. Le danger étant

*[Texte]*

small—although, of course, we admit that no hazard is inconsequential—any proposal that could potentially increase the hazard should be approached very carefully.

The confidentiality that exists in the physician-patient relationship is an inherent part of that relationship and is important—I would say essential—to the good functioning of that relationship. Without it, patients may not feel free to confide in their doctors, and doctors may not be certain that they are receiving the full information from their patients, which they need in order to draw appropriate conclusions as to the patient's state of health.

The duty of secrecy of the physician and optometrist is not only significant in the area of professional ethics, but also has been consistently held by courts to be an implied term of the contract between patient and physician. There is a relationship that is inherently personal in nature, unlike the relationship between a pilot and his company or ministry medical examiner. It is a relationship whose only goal is the prevention and treatment of disease and other medical conditions in that particular patient, and as such should not, if at all possible, be subject to external considerations.

Medical associations have already expressed the concern that mandatory reporting legislation might conceivably discourage persons from seeking medical help, rather than serve to enhance early warnings of medical unfitness.

• 0955

Accordingly, our position is that the public interest may not be served by the removal of an element which is indispensable in attaining optimal conditions of practice for physicians and optometrists. Proper treatment of any medical condition must remain the priority, as in document holders and pilots only this can ensure air safety.

The question is not, as some would suggest, whether public interest in the confidentiality and privacy of the physician-and-patient relationship outweighs the public interest in air safety. This is not our position. The question is whether a mandatory reporting system would be of any benefit to air safety and to the public who travel on Canada's air carriers.

Given the safeguards which already exist in the medical aspect of pilot licensing and in company medicals given by most air carriers, given the professional obligation of a pilot to monitor his own fitness to fly, given the two- and three-pilot crews on most aircraft used by the public and given the fact that lack of mandatory reporting of known medical conditions has not generally been identified as a serious safety hazard, we believe the potential hazard created by mandatory reporting outweighs its assumed benefit. It may hamper the detection of early warnings of medical unfitness by introducing an external element in the physician-patient relationship and possibly compromise for certain individuals the earliest and best treatment of a medical condition.

*[Traduction]*

donc relativement minime, bien que nous reconnaissons qu'il existe, toute proposition qui pourrait accroître le danger doit donc être examinée très soigneusement.

Le caractère confidentiel des relations entre le médecin et son patient est inhérent et essentiel à cette relation. Sinon, les patients hésiteraient à se confier à leurs médecins qui, ainsi, ne seraient pas assurés de recevoir toute l'information nécessaire à la formulation de conclusions.

L'obligation au secret du médecin ou de l'optométriste a pris de l'importance non seulement dans le domaine de la déontologie mais est également constamment considérée par nos tribunaux comme une clause implicite au contrat entre patient et médecin. La relation médecin-patient est essentiellement personnelle de par sa nature, contrairement à la relation entre un pilote et sa compagnie ou l'inspecteur médical du ministère. C'est une relation dont le seul but est la prévention et le traitement des maladies et autres problèmes médicaux frappant le patient concerné et, dans toute la mesure du possible, ne devrait donc pas faire l'objet de considérations étrangères.

Les associations médicales ont déjà exprimé leur inquiétude de ce que des rapports médicaux obligatoires pourraient dissuader certains pilotes de consulter un médecin, plutôt que d'aider à signaler à temps un état de santé déficient.

Nous estimons donc que l'on ne peut servir l'intérêt public en supprimant un élément indispensable à l'exercice optimal des fonctions de médecins et d'optométristes. La priorité doit rester le traitement de tout problème médical que pourrait avoir un détenteur de licence ou un pilote. C'est la seule façon d'assurer la sécurité aérienne.

La question n'est donc pas, comme certains semblent le dire, de savoir si le caractère confidentiel de la relation médecin-patient est plus important pour l'intérêt public que la sécurité aérienne. La question est plutôt de savoir si un système de rapport obligatoire améliorerait en quoi que ce soit la sécurité aérienne et servirait les usagers des compagnies aériennes canadiennes.

Étant donné les garanties qui existent déjà dans les considérations médicales envisagées avant de délivrer un permis de pilote et dans les visites médicales prévues par la plupart des transporteurs aériens, sans compter l'obligation professionnelle qu'a un pilote de surveiller son aptitude à voler, le fait que la plupart des aéronefs empruntés par le grand public ont deux ou trois pilotes à bord, et que le caractère facultatif des rapports médicaux n'a pas de façon générale représenté de risque sérieux, nous estimons que le danger possible créé en rendant ces rapports obligatoires est plus grand que l'avantage qu'il peut sembler présenter. En introduisant un élément extérieur à la relation médecin-patient, on risque de compromettre un dépistage et un traitement rapides de certains problèmes médicaux.

*[Text]*

Furthermore, the provisions may also be counter-productive in the sense that an obligation is being placed upon practitioners who generally do not have any expertise in the aviation-medical field and who as a result may not be in the best position properly to report or may overreport, thus causing further problems. Such problems would be compounded if the reports were made to non-medical ministry personnel and if the general practitioner is expected to make an assessment beyond his expertise.

CALPA is aware that the Canadian Medical Association has appeared before this committee and has stated that should the committee consider that such a provision is required in the interests of air safety there should be certain amendments to the provisions in the bill as they exist now, possibly to the effect that all document holders would waive the right to confidentiality in the physician-patient relationship or would consent to disclosure.

We believe the CMA's suggestions in no way alter or affect our concerns with respect to public safety mentioned above. On the other hand, the legal and practical problems created by attempting to enforce an obligation on all Canadian aviation document holders to enter into some kind of an undertaking to waive confidentiality as a condition of licensing or renewal of licence are very serious. We do not believe this can properly be imposed on all document holders, and particularly on existing document holders.

But in any event, the legal and practical difficulties aside, it in no way alleviates CALPA's main concern regarding a detriment to early identification and treatment of medical conditions.

We have deliberately avoided detailed comments on the possible legal and operational problems to which this provision might give rise, and we have deliberately focused squarely on the issue of public interest in aviation safety, where we believe the discussion belongs.

Our conclusion in this respect is that we should apply the maxim "Better the devil you know than the devil you don't". We sincerely believe the potential hazard created by tinkering with the existing physician-patient relationship outweighs any hazard which may exist in the present system.

• 1000

Going now to the Civil Aviation Tribunal, we have always supported the creation of a Civil Aviation Tribunal with the jurisdiction to deal with enforcement and other procedures. We are concerned, however, with some restrictions or exclusions to the tribunal's jurisdiction. Subsection 6.1(8) restricts the jurisdiction of the tribunal in medical licensing cases to either a confirmation of the action of the Minister or a referral of the matter back to him for reconsideration. We see no need to so restrict the jurisdiction of the tribunal, and suggest that it be given full jurisdiction, possibly to direct additional medical examinations or impose any other determination it deems appropriate. Without such jurisdiction, we fear a contentious

*[Translation]*

D'autre part, de telles dispositions risquent également d'être contreproductives en ce sens que l'on oblige ainsi des médecins qui, règle générale, n'ont aucune expérience dans le domaine de l'aviation et conséquemment peuvent présenter des rapports exagérés ou inappropriés et causer ainsi d'autres problèmes. Ces derniers pourraient devenir encore plus compliqués si les rapports étaient remis au personnel non médical du ministère et si l'omnipraticien tentait de les évaluer lorsqu'ils dépassent ses capacités professionnelles.

L'association sait que l'Association des médecins canadiens a comparu devant le Comité et a déclaré que si ces derniers considéraient qu'une telle disposition était nécessaire en vue de garantir la sécurité aérienne, il faudrait apporter certaines modifications aux dispositions actuelles du projet de loi, afin que tous les détenteurs de document abandonnent leur droit à une relation confidentielle avec leurs médecins ou consentent à ce que ceux-ci divulguent les résultats de leurs examens.

Nous estimons que ces suggestions ne changeraient en rien ce que nous disons quant à la sécurité du public. Par contre, les problèmes juridiques et pratiques qui découleraient d'une tentative d'obliger tous les détenteurs de document aéronautique canadien à prendre une sorte d'engagement à renoncer au caractère confidentiel de leur relation avec leurs médecins pour obtenir un permis ou le renouvellement de leur permis sont des problèmes très sérieux. Nous ne pensons pas que cela puisse être convenablement imposé à tous les détenteurs de document et en particulier à ceux qui les détiennent actuellement.

De toute façon, hormis les difficultés juridiques et pratiques que cela présente, notre association estime que le plus grave est que cela risquerait d'empêcher que soient décelés et traités rapidement certains problèmes médicaux.

Nous avons délibérément évité de présenter des observations détaillées quant aux problèmes juridiques et pratiques que pourrait provoquer une telle disposition et nous avons choisi d'insister au contraire sur la question de l'intérêt public dans la sécurité aérienne car nous estimons que c'est là l'essentiel.

Notre conclusion à ce sujet est qu'il nous faut appliquer la maxime «il vaut mieux un danger qu'on connaît qu'un danger qu'on ne connaît pas». Nous croyons sincèrement que le danger possible créé en manipulant la relation médecin-patient comporte plus de risques que tout danger qui pourrait exister dans les systèmes actuels.

Pour ce qui est du tribunal de l'aviation civile, nous avons déclaré depuis longtemps que nous étions favorables à la création d'un tel tribunal qui dispose des pouvoirs de contrainte et autres nécessaires. Nous nous inquiétons néanmoins de certaines restrictions ou exclusions prévues à ces pouvoirs. L'alinéa 8 du paragraphe 1 de l'article 6 limite la juridiction du tribunal dans un cas de licenciement pour motif de santé soit à la confirmation de la décision du ministre, soit à un renvoi du dossier au ministre pour réexamen. Nous ne voyons aucune raison de limiter la juridiction du tribunal à de tels cas et nous recommandons que le tribunal ait pleine juridiction pour rendre la décision qu'il juge appropriée, et pour éventuel-

## [Texte]

case might continuously be passed back and forth between the tribunal and the Minister without the possibility of a final determination.

When a medical case does come for review before the tribunal, we believe, as we do in all other cases that come before the tribunal, that the burden of proof should be on the Minister or the ministry to justify to the tribunal the grounds upon which the determination to cancel or not to renew was made. Accordingly, we are opposed to the provision of subsection 6.1(7), which provides that the burden of establishing that the Minister's decision is unjustified is on the person requesting the review. After all, it is the Minister or his experts who took the initiative in refusing to renew the licence. It would be inequitable for the law to impose upon the applicant the onus of proving that the Minister's decision was unjustified. Subsection 6.1(8) of the proposal also restricts the jurisdiction of the tribunal, in cases related to competency, to a confirmation or referral back to the Minister.

For the reasons mentioned above, we believe the jurisdiction of the tribunal should not be so restricted in this respect. If a tribunal is established, Mr. Chairman, we should have confidence in its ability to properly deal with all aspects of cases that come before it.

Monsieur le président, l'Association s'inquiète aussi de la possible intention des parrains du projet de loi d'exclure totalement de la juridiction du tribunal certains types d'annulation de licence pour des motifs d'incompétence, par exemple le refus de renouveler la licence suite à un quelconque réexamen.

**An hon. member:** On a point of order, we have no translation.

**Mr. N. Foster:** Fine, Mr. Chairman, then I will continue in English.

**The Vice-Chairman:** Just a minute. I am informed that for whatever reason—I do not know the reason—the translators obviously are not here, and they are on their way. Now, whether this is accidental, by design, or a form of chicanery, I do not really know.

I must say, we on the English side here... Most briefs we are now faced with... a lot of our colleagues who speak primarily French. The thing I have in front of me is in English, and I can read it. I would like to continue if we could. We have a lot of colleagues who have a bilingual capability, and also the officials from the department are there. So if we read what is being said I think we should, with respect, unless there is some serious objection, proceed and continue. Actually, it would be good experience for us all to get tuned into *vosre français*.

**Mr. Keenan:** Thank you, Mr. Chairman. I had a very brief portion in French; it follows very closely that part of the English text you have before you.

## [Traduction]

lement ordonner des examens médicaux supplémentaires ainsi que l'imposition possible de toute mesure qu'il juge appropriée. Sans cette juridiction, nous craignons qu'un dossier litigieux fasse continuellement la navette entre le tribunal et le ministre sans qu'une décision finale ne soit jamais prise.

Lorsque le Tribunal est saisi d'un problème médical, nous estimons que, comme pour toutes les autres affaires entendues par le Tribunal, le fardeau de la preuve incombe au ministre ou au ministère qui doit indiquer les motifs du refus. C'est ainsi que nous nous opposons à l'alinéa 7 du paragraphe 1 de l'article 6 qui prévoit qu'il incombe à l'intéressé d'établir que la décision du ministre est mal fondée. Après tout, c'est le ministre ou les experts de son ministère qui ont refusé de renouveler un permis. Il serait donc injuste d'imposer à l'intéressé de prouver que la décision du ministre n'est pas fondée. L'alinéa 8 du paragraphe 1 de l'article 6 limite également la juridiction du tribunal dans un cas touchant à la compétence de l'intéressé à la confirmation de la décision du ministre ou au renvoi du dossier à ce dernier.

Pour les raisons sus-mentionnées, nous estimons que la juridiction du Tribunal ne devrait pas être ainsi limitée. Si l'on crée un tribunal, il doit être capable de traiter convenablement de toutes les questions dont il est saisi.

Mr. Chairman, the association is further concerned that it may have been the intention of the drafters of the proposed legislation to exclude totally from the jurisdiction of the tribunal certain types of licence cancellations on grounds of competency, i.e. the refusal to renew a licence on a periodic recheck.

**Une voix:** J'invoque le Règlement, nous n'avons pas de service d'interprétation.

**M. N. Foster:** Monsieur le président, je poursuivrai donc en anglais.

**Le vice-président:** Un instant. On m'informe que pour une raison que j'ignore les interprètes de toute évidence ne sont pas là mais qu'ils sont en chemin. Je ne sais pas si c'est un accident, si c'est voulu ou si c'est une mauvaise plaisanterie mais c'est un fait.

Je dois dire que pour l'anglais... la plupart des mémoires que nous avons reçus sont en anglais. Toutefois, beaucoup de nos collègues parlent de préférence le français. Je puis suivre évidemment en anglais et nous pourrions peut-être continuer ainsi. Nous avons pas mal de collègues bilingues et les fonctionnaires du ministère le sont également. Si nous lisons donc ce que l'on dit, cela ne devrait pas poser trop de problèmes. À moins qu'il y ait de sérieuses objections. Cela serait d'ailleurs une bonne expérience pour nous tous que de faire un peu de français.

**M. Keenan:** Merci, monsieur le président. Je n'avais qu'un paragraphe en français; cela suit de très près le texte anglais que vous avez sous les yeux.

[Text]

[Translation]

• 1005

Si tel est le cas, nous sommes opposés à une telle limitation de pouvoirs, puisqu'elle perpétuerait la situation d'injustice faite à des pilotes professionnels qui subissent un échec lors d'un examen périodique. En effet, même si le pilote peut avoir l'avantage de reprendre l'examen à une date ultérieure, l'existence d'une indication d'échec dans son dossier peut sérieusement porter atteinte à sa carrière. Certaines conventions collectives prévoient qu'un pilote peut être sujet à un congédiement sommaire sur le constat de deux échecs. Si l'un des échecs ou les deux étaient douteux ou non justifiés, une procédure de révision indépendante devrait être établie afin de lui permettre éventuellement de contester et de faire effacer le verdict de son dossier. Le tribunal d'aviation civile est le forum qualifié pour cette cause.

As for the provisions of the bill on stay of execution, we are confident that the rules of procedure of the tribunal will give a document holder who wishes to obtain a stay of execution a sufficient period of time between the penalty imposed and the period allotted for serving that penalty that he can apply to the tribunal for a stay of execution. However, we do question whether the 30-day period for appeal, which is in proposed section 5.9(3) of the bill, will be sufficient, given the nature of employment in the aviation industry and the long periods when document holders may be away from their homes.

Proposed subsection 23(1) of the bill provides that any document certified as a true copy of a document made, given, or issued under the act is evidence not only of the original of the document of which it purports to be a copy, but also of its contents. We raised this matter with our colleagues in ATAC, the Air Transport Association of Canada, and we understand they did mention it to the committee last week. But we are very concerned with the potential scope of application of this provision and the effect it could have in proceedings under the act, including most proceedings before the Civil Aviation Tribunal.

The whole notion of onus and burden of proof could be rendered illusory by such a stipulation. Such exceptional provisions may exist in certain statutes, but they normally relate to noncontentious matters, such as the issuance or existence of permits, licences, and similar documents. They certainly should never extend, in our view, to documents which might set out specific, contestable facts on which the rights of an individual could depend. Such a provision should be restricted to proof that a civil aviation document has been issued or is or is not in effect. Certainly notices under proposed subsections 5(9) or 6(1), charging an individual with a breach of the regulations, infraction reports, or medical examiner's reports and the like should not be covered by proposed subsection 23(1).

Finally, Mr. Chairman, we are concerned with the provision in proposed subsection 33(1) that the tribunal will not be bound by the rules of evidence. Although we are of the view that hearings before the tribunal should be carried out as

If this is the case, we are opposed to such a restriction as it will perpetuate the inequity in which professional pilots, who may be assessed as having failed a periodic recheck, find themselves. Indeed, although the pilot may be afforded an opportunity to redo the test at a future date, the existence of the failure on his record may seriously affect his career. Certain collective agreements provide that a pilot may be subject to summary dismissal upon two failures. Should one or both of these failures be questionable or unjustified, an independent review procedure should exist to allow him to challenge and remove the result from his record. The Civil Aviation Tribunal is the obvious forum.

Quant aux dispositions du projet de loi concernant la suspension de l'exécution, nous sommes confiants que les règles de procédure du tribunal permettront au titulaire d'une licence qui désire obtenir une suspension de l'exécution, un délai suffisant entre le moment où la sanction est imposée et le début de la période fixée pour la peine, de sorte qu'il pourra présenter au tribunal une requête en suspension d'exécution. Cependant, nous nous demandons si le délai de 30 jours prévu pour interjeter appel à l'article 5.9(3) du projet de loi, sera suffisant étant donné le type d'emploi qu'on trouve dans l'industrie de l'aviation et les longues périodes durant lesquelles les titulaires de permis peuvent être loin de leur résidence.

L'article 23(1) du projet de loi porte que tout document certifié conforme établi, donné ou délivré en application de la loi fait foi non seulement de l'authenticité de l'original, mais également de son contenu. Nous avons discuté de la question avec nos collègues de l'ACTA, l'Association canadienne du transport aérien, et nous avons cru comprendre que l'association avait souligné cela au Comité la semaine dernière. Nous craignons réellement la portée possible de l'application de cet article et l'effet que cela pourrait avoir lors de procédures en application de la loi, y compris la plupart de celles devant le tribunal de l'aviation civile.

Toute la notion du fardeau de la preuve pourrait devenir illusoire à cause d'une telle disposition. Quoique des dispositions aussi exceptionnelles peuvent exister dans certaines lois, elles ont normalement trait à des affaires non litigieuses comme l'émission ou l'existence de permis, de licences et autres documents du genre. Elles ne devraient certainement pas viser, d'après nous, des documents qui pourraient comporter des faits précis et contestables dont pourraient dépendre les droits d'une personne. Cette disposition ne devrait servir qu'à prouver qu'un document d'aviation civile a été émis ou qu'il est ou non valide. Il est certain qu'un avis en vertu des articles 5.9 ou 6.1 par exemple, lorsqu'il s'agit d'accuser une personne d'avoir enfreint les règlements, de faire rapport d'une infraction ou rapport d'un examen médical, etc., ne devrait pas être sujet à l'article 23(1).

Enfin, monsieur le président, nous sommes un peu préoccupés par le paragraphe 33(1) qui prévoit que le tribunal ne sera pas lié par les règles en matière de preuve. Même si nous pensons que les audiences devant le tribunal devraient avoir

[Texte]

expeditiously as possible and without undue formalism, we also believe where the career or livelihood of an individual may be at stake the basic protective provisions enshrined in the evidentiary rules commonly applied by judicial and quasi-judicial bodies should be available. Many of these rules represent the practical embodiment of the notions of fairness and natural justice and should not be excluded out of hand. We believe the matter of rules of procedure and rules of evidence should be left to the tribunal itself to handle.

• 1010

Hon. members, Mr. Chairman, ladies and gentlemen, we thank you for your patience in hearing our representations on Bill C-36. We are confident that with certain amendments this legislation will be enacted without undue delay and we would be pleased to answer any questions the committee may have.

Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Keenan. I have on my list Mr. Rompkey and Mr. Crofton.

**Mr. Rompkey:** Thank you, Mr. Chairman. There are two areas I want to ask questions on, and maybe I would just make some remarks on both of those areas and have the witnesses answer.

First of all, on the Civil Aviation Tribunal, the association is concerned that the jurisdiction of the tribunal is restricted or possibly even excluded in two important aspects, and they go on to talk about those. I get the impression that the association wants the tribunal to have the final say in these matters and not the Minister.

There are two points I want to make. One is that what we are trying to find here, as I see it, is the proper balance between the right of assurance of the travelling public that they are travelling safely and the right of the pilots and/or their doctors to carry on properly according to their own code of ethics and their code of conduct and so on. It seems to me we are trying to find a balance between these two. But certainly underlying it all for us, as politicians, is the safety of the travelling public. It seems to me, in that respect, that the Minister has to have some accountability. He is accountable; he is the guy in charge, and the buck is going to stop with him, not only in terms of jurisdiction but in terms of accountability. He is accountable to his Cabinet; he is accountable to the House of Commons. And in that way he is accountable to the people of Canada, whereas a tribunal would not be.

I would go farther and say that it concerns me that tribunals such as this that have been set up in the past, take away some of the accountability from politicians and from the political process. And I have a concern about that. For example, in the case of the CTC, although the CTC does make rulings, there is provision for the Minister to deal with decisions that the CTC has made, and in some cases to change those decisions. In other words, in the case of the CTC, the Minister still has the ultimate accountability.

I want to put that case to the association. Should we not, in our society, hold the Minister accountable? And in that case,

[Traduction]

lieu le plus rapidement possible et sans trop de formalités, nous croyons également que là où la carrière ou le gagne-pain d'une personne peut être en jeu, on devrait pouvoir invoquer les protections fondamentales inhérentes aux règles de preuve couramment appliquées par les tribunaux judiciaires et quasi-judiciaires. La plupart de ces règles constituent l'application pratique des concepts d'équité et de justice naturelles et ne doivent donc pas être écartées sommairement. Nous croyons que les règles de procédure et de preuve devraient être laissées à la discrétion du tribunal.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, nous vous remercions d'avoir eu la patience d'écouter nos réflexions sur le projet de Loi C-36. Nous croyons que certains amendements permettront une adoption assez rapide de la Loi et nous répondrons avec plaisir à toutes vos questions.

Je vous remercie.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Keenan. M. Rompkey et M. Crofton ont demandé la parole.

**M. Rompkey:** Merci, monsieur le président. Deux domaines m'intéressent plus particulièrement. Je vais simplement faire quelques remarques sur ces 2 domaines et je laisserai les témoins répondre.

Tout d'abord, à propos du Tribunal de l'aviation civile, l'association craint la limitation de la juridiction du tribunal dont on pourrait exclure 2 questions importantes dont vous parlez. J'ai l'impression que l'association veut que le tribunal ait le dernier mot dans ces questions à la place du ministre.

J'aurais 2 choses à dire à ce sujet. Tout d'abord, nous essayons de découvrir, d'après moi, quel est le point d'équilibre entre le droit des passagers d'être assurés de voyager en toute sécurité et le droit des pilotes ou de leurs médecins d'agir suivant leur propre éthique ou leur propre conscience. Je crois qu'on essaie de trouver le juste milieu. Pour nous, l'important comme politiciens c'est la sécurité des passagers. À cet égard, il me semble que c'est le ministre qui doit demander des comptes puisqu'il doit en rendre. C'est lui qui a la responsabilité ultime non seulement du point de vue du pouvoir, mais aussi du point de vue des comptes à rendre. Il est responsable devant son Cabinet et devant la Chambre des communes et donc devant la population canadienne, ce qui n'est pas le cas d'un tribunal.

J'irais même plus loin et je dirai que je suis inquiet de voir que des tribunaux de ce genre, qui ont déjà été institués par le passé, soustraient certaines responsabilités aux politiciens et processus politique. Par exemple, dans le cas de la CCT, même si celle-ci rend des ordonnances, il est prévu que le ministre doit revoir les décisions prises par la CCT, décisions qu'il peut même modifier parfois. Autrement dit, le ministre a la responsabilité ultime pour ce qui est de la CCT.

Voici la question que je pose à l'association. Croyez-vous que, dans notre société, le ministre devrait être tenu responsa-

## [Text]

is it wise to give the tribunal the final say? That is my first question.

The second question deals with medical provisions. I accept what the association says about its own members. We had some discussions earlier about the reporting of medical evidence, about the taking of medical examinations and the reporting of the same and the need for confidentiality. But again, I go back to my further point that our job here is to find the balance between safety for the travelling public and the confidentiality of medical records.

Our concern was not so much with pilots such as yourselves as with private pilots. I wonder if you could go beyond your brief and give us some guidance as to whether you think the same case you make for your people, who are governed by companies, who have other conditions associated with their performance—you have co-pilots—there are other ways and means of ensuring that medical examinations could be done in the way you suggest. But it seems to me the case could be made that such is not the case for private pilots. I wonder if you could comment on whether you think the recommendations you have set out here for yourselves should be applied to private pilots as well, or if there should be some distinction made between the two. Those are my two questions, Mr. Chairman.

• 1015

**Mr. Keenan:** Mr. Chairman, on the first question, we of course have no quarrel with the concept that the Minister should be accountable to Cabinet and Parliament and to the people for his decision and the operation of his ministry. The tribunal will not be making or applying policy decisions, but it will be applying the law and the regulations that are enabled by the legislation. The law itself and any amendments to the law are of course done through the parliamentary system by people who are accountable eventually to the public.

So the tribunal's jurisdiction, even if you do not introduce the additional restrictions that the bill introduces, is restricted by the law. All it can do is apply the existing law or the existing regulations that are made thereunder. We believe that once you set up a tribunal to apply, enforce the provisions of a certain act and of certain regulations it should be given full jurisdiction in that restricted sense.

On the second question, we do not presume to come before this committee and speak for the private pilots. We have no mandate to represent their interests. We do realize that there are many distinctions to be made between the type of flying that private pilots do and the type of flying that air transport pilots do and the types of standards, tests, examination and so on to which private pilots are or are not subjected and those to which air transport pilots are subjected. However, it is the air transport pilots who carry the vast majority of the travelling public, if we are looking at the public interest, in Canada, and our main concern is that any type of mandatory reporting

## [Translation]

ble? Le cas échéant, serait-il sage de donner le dernier mot au tribunal? Voilà donc ma première question.

La seconde question porte sur les dispositions touchant les renseignements médicaux. J'admets ce que dit l'association à propos de ses propres membres. Nous avons discuté un peu plus tôt de la divulgation de renseignements médicaux, des examens médicaux et de la divulgation des conclusions de ceux-ci de même que de la nécessité de maintenir le secret professionnel. J'en reviens donc à ma première remarque: notre responsabilité est, ici, soit de trouver l'équilibre entre la sécurité des passagers et la protection du caractère confidentiel des dossiers médicaux.

Nous ne nous inquiétons moins des pilotes, tels que ceux que vous représentez, que des pilotes privés. Je me demande si vous ne pourriez pas aller au-delà de votre mémoire pour nous indiquer si, d'après vous, les mêmes arguments que vous présentez pour vos membres, qui sont employés par des compagnies, donc astreints à respecter d'autres conditions liées à leurs fonctions—vous avez des co-pilotes par exemple—vaudrait aussi pour les pilotes privés, s'il y aurait des façons de nous assurer que des renseignements médicaux sont recueillis suivant la méthode dont vous avez parlé. Croyez-vous que les recommandations que vous avez faites pour vous-mêmes pourraient s'appliquer également aux pilotes privés ou doit-on faire une distinction entre les 2 groupes. Voilà mes questions, monsieur le président.

**M. Keenan:** Monsieur le président, pour ce qui est de la première question, nous ne pouvons évidemment pas refuter l'idée que le Ministre devrait être responsable devant le Conseil des ministres, le Parlement et la population de ses décisions et du fonctionnement de son Ministère. Le tribunal ne prendra pas de décisions politiques et n'en appliquera pas non plus, il appliquera la loi et les règlements afférents à la loi.<sup>12</sup> La loi et toutes ses modifications sont évidemment adoptées par le Parlement, et donc par des gens responsables devant la population.

La juridiction du tribunal, même si vous n'ajoutez aucune restriction supplémentaire comme le fait le projet de loi, est déjà limitée par la loi. Le tribunal ne peut qu'appliquer la loi actuelle et les règlements adoptés en vertu de celle-ci. Nous croyons qu'une fois un tribunal créé pour appliquer et faire respecter les dispositions d'une loi ou de certains règlements, celui-ci devrait avoir pleine juridiction au sens restreint du terme.

Quant à votre seconde question, nous ne nous sommes pas présentés devant votre Comité en prétendant parler au nom des pilotes privés. Nous n'avons aucun mandat pour faire valoir leurs intérêts. Nous comprenons qu'il y a bien des distinctions à faire entre les conditions de vol des pilotes privés et celles des pilotes de ligne car les normes, les critères, les examens et vérifications auxquels sont soumis les pilotes privés ne sont pas les mêmes que ceux auxquels sont soumis les pilotes de ligne. Cependant, ce sont les pilotes de ligne qui transportent la très grande majorité des passagers et puisque c'est l'intérêt du public qu'on veut protéger, nous,

[Texte]

provision will in some individuals hamper the early detection of certain conditions that might be easily treatable and might not be a hazard to aviation safety even without treatment or with a relatively simple treatment.

It might hamper it in two ways. There might be a few individuals who will delay seeking medical help if they fear, for some reason or other, for their livelihood. I think they are very few, and we certainly do not support that point of view, but it can occur. Or there might be some persons who, because of this additional element that is introduced in the private doctor-patient relationship, might not be fully as candid as they would otherwise be with their doctor, thereby hindering the doctor in reaching the most appropriate conclusion. That is the main area of concern which we have exposed before you.

From our knowledge of the air transport and the professional pilots in Canada, that is the source for our concern. It may also apply to private pilots in a different way.

**Mr. Rompkey:** One thing that interested me earlier on was the linkage between the MOT medical authorities and the pilot's doctor. Do you think the linkage there is sufficient at present, and would it be worth while to try and strengthen that linkage somehow or other? For example, is there some way the MOT medical authority could know who the pilot's doctor was and consult with him? Should there be more consultation? I know you are saying it should not be mandatory, but is there some way a stronger link could be made between the MOT physician and the pilot's doctor? I do not know if I am making myself clear, but . . .

**Mr. Keenan:** I believe I do understand. Professional pilots not only are subjected to MOT medical examinations on a regular periodic basis—and these are not superficial examinations; a vast number of questions are asked on an existing form supplied by the Ministry of Transport, and they have to go to an MOT medical examiner in order to have their licence valid and in force—but in addition to that are also subjected to the medical programs of the larger air carriers in Canada, who also have their own medical examiners and their own medical departments, which medical examiners may also be able to renew licences as MOT medical examiners. So they are subjected to open, public—in a way—scrutiny of their medical fitness on a regular, periodic basis, with certain additional tests after a certain age or for certain categories of licences.

• 1020

If they do go—and some of them may not, because they may not have any ailments or any reason, beyond going to the regular medical examinations—if they do go to private physicians, we believe that relationship with the private physician should be preserved intact, as it is. We believe the vast majority of, if not all, pilots who are advised by their private physician that they have a condition which is quite

[Traduction]

craignons qu'une disposition imposant la divulgation de renseignements médicaux risque d'empêcher le diagnostic précoce de certains symptômes faciles à traiter qui pourraient ne pas poser de risques pour la sécurité des passagers même en l'absence de traitement ou au cours d'un traitement relativement simple.

Cela pourrait nuire de deux façons. D'abord certaines personnes pourraient tarder à voir un médecin si elles craignent, pour une raison ou pour une autre, de perdre leur gagne-pain. Je crois que ces personnes ne seraient pas très nombreuses, et nous ne sommes certainement pas d'accord avec cette façon de penser, mais cela peut se produire. Il pourrait y en avoir d'autres qui, à cause de cet élément ajouté à la relation entre le patient et son médecin personnel, pourraient ne pas être aussi francs que d'habitude avec leur médecin, ce qui pourrait rendre plus difficile pour le médecin le diagnostic approprié. Voilà ce que nous craignons le plus et ce dont nous vous avons parlé.

D'après ce que nous savons du transport aérien et des pilotes professionnels au Canada, c'est ce que nous craignons. La même chose pourrait être vraie pour les pilotes privés.

**M. Rompkey:** Ce qui m'a frappé un peu plus tôt c'est le lien entre les médecins du MDT et le médecin du pilote. Croyez-vous que les liens sont suffisamment étroits à l'heure actuelle ou cela vaudrait-il la peine de tenter de les resserrer d'une façon ou d'une autre? Par exemple, pourrait-on faire connaître au médecin du ministère le nom du médecin d'un pilote afin qu'il puisse le consulter? Devrait-il y avoir davantage de consultations entre les deux? Je sais que, d'après vous, cela ne devrait pas être obligatoire, mais y aurait-il moyen de resserrer les liens entre les médecins du ministère et le médecin d'un pilote? Je ne sais pas si vous m'avez bien saisi mais . . .

**M. Keenan:** Je crois vous avoir compris. Les pilotes professionnels ne sont pas seulement soumis périodiquement aux examens médicaux du ministère—et ce ne sont pas des examens superficiels; un très grand nombre de questions qui se trouvent sur un formulaire fourni par le ministère des Transports sont posées et doivent être examinées par un médecin du ministère pour que la licence soit valable—mais en outre ils doivent se conformer au programme d'examens médicaux des plus importants transporteurs aériens au Canada qui ont leur propre médecin, leur propre service médical, ceux-ci ayant souvent le pouvoir de renouveler les licences tout comme les médecins du ministère. Donc, si l'on peut dire, les pilotes sont soumis régulièrement, périodiquement, à un examen public, d'une certaine façon, de leur état de santé, et certains tests additionnels sont prévus, passé un certain âge ou pour ceux qui détiennent des licences de certaines catégories.

Ceux qui s'adressent à un médecin personnel—certains ne le font jamais parce qu'ils n'ont pas d'autres maladies ou malaises—nous croyons que cette relation avec son propre médecin devrait demeurer ce qu'elle est en ce moment. Nous croyons que la très grande majorité des pilotes, sinon tous, qui se font dire par leurs médecins qu'ils souffrent d'une maladie constituant un risque pour eux-mêmes et pour leur travail,

[Text]

dangerous for them and for their continuing profession will go on sick leave immediately, will be treated by the company medical examiner or will reveal it to the MOT medical examiner, or will not fly until they are assured the condition has been removed and they are safe to fly. But I think it is essential not only for their own health and their own peace of mind not to have that external element of the relationship, but also for the safety of the travelling public, that they feel confident they can go to a private doctor and be fully candid with him.

**Mr. Angus:** Gentlemen, I want to welcome you to the hearings.

One of the things we have been struggling with in this committee is the whole question of the medical, and I think part of our problem has been that we do not fully understand the hierarchy. I am getting the impression from your answer just previously that there is a different kind of medical, or a medical of a different degree, for the people you represent, both in what is required by law, through regulation, and in what is required by your employers, as compared with the operators of the smaller craft; the three-, four-, eight-seater kind of planes. Could you give us a more detailed idea of the kind of medicals that your members must go through, the frequency they must go through, for both of the government-required ones, through the DOT examiner or medical officer, and the company?

**Mr. N. Foster:** Mr. Chairman, I cannot respond for the private pilot licence . . .

**Mr. Angus:** No, I appreciate that.

**Mr. N. Foster:** —but for the air transport pilots we represent, under the age of 40 there is a requirement that once every year they have a thorough medical examination. In addition to that, on each second examination there are additional tests, such as electrocardiograms and tests for tuberculosis. Those type of things would be done. Over the age of 40 the examinations are doubled, so the pilot would be having an examination every six months.

I think the reference Mr. Keenan has made to the difference could well be that in addition to the requirements of the Ministry of Transport, if you went to a regional aviation medical officer and had a medical examination for a renewal of licence . . . in addition to those, with the major carriers that we represent, there are our own medical departments, additional testing the pilot does take. I believe that is what Mr. Keenan was drawing to. As I started with, I cannot speak for the private area. But that is what an air transport pilot faces.

**Mr. Angus:** You are a pilot with Air Canada. Could you give me an idea for Air Canada of the frequency of medicals by the company that you have to undergo?

**Mr. N. Foster:** Yes, they are one and the same thing. Each six months, as an air transport pilot with Air Canada, I am faced with an extensive medical examination. So that would be twice a year. Every two years, in addition to that, there is extra testing.

[Translation]

demandèrent immédiatement un congé de maladie, se feront soigner par le médecin de la compagnie ou le révéleront au médecin du ministère et ne voleront pas tant qu'ils ne seront pas guéris et déclarés aptes au vol. Je crois néanmoins qu'il est essentiel pour leur propre santé et pour leur tranquillité d'esprit, de ne pas ajouter cet élément extérieur à la relation avec le médecin, mais aussi, pour la sécurité des passagers, que les pilotes se sentent parfaitement libres de s'exprimer en toute franchise lorsqu'ils voient leur propre médecin.

**M. Angus:** Messieurs, je désire vous souhaiter la bienvenue ici.

L'une des difficultés auxquelles est confronté le Comité, c'est toute cette question des renseignements médicaux et je crois que notre problème est en partie dû au fait qu'on ne comprend pas bien la hiérarchie. D'après ce que vous venez de répondre, j'ai l'impression qu'il existe un examen médical particulier pour les membres de votre association, examen exigé par la loi ou par les règlements et qu'il y a un autre type d'examen exigé par vos employeurs, mais pas par les transporteurs qui ont de plus petits appareils, par exemple des avions à trois, quatre ou huit places. Pourriez-vous nous donner une idée plus précise du genre d'examen médicaux que doivent passer vos membres, le rythme auquel ils doivent les passer, et ce à la fois pour les examens exigés par le gouvernement et qui sont faits par les médecins du ministère, et ce qui est exigé par la compagnie?

**M. N. Foster:** Monsieur le président, je ne peux pas parler au nom des pilotes privés . . .

**M. Angus:** Je sais.

**M. N. Foster:** . . . mais pour ce qui est des pilotes de ligne que je représente, ceux qui ont moins de 40 ans doivent subir un examen médical complet une fois par an. En outre, tous les deux examens, ils doivent passer des tests supplémentaires comme des électrocardiogrammes et des épreuves de dépistage de la tuberculose. Voilà le genre d'examens qu'ils subissent. Passé 40 ans, les examens ont lieu deux fois plus souvent, c'est-à-dire à tous les six mois.

La différence dont a parlé M. Keenan c'est qu'en plus de ce qu'exige le ministère des Transports, c'est-à-dire subir un examen par un médecin de l'aviation régionale afin d'obtenir le renouvellement de sa licence, les principaux transporteurs aériens dont nous représentons les pilotes ont leurs propres médecins qui font passer d'autres examens aux pilotes. Je crois que c'est à quoi M. Keenan faisait allusion. Comme je vous l'ai dit au début, je ne peux pas parler au nom des pilotes privés. Mais voilà ce à quoi doit faire face un pilote de ligne.

**M. Angus:** Vous êtes pilote pour Air Canada. Pourriez-vous me dire la fréquence à laquelle vous devez vous faire examiner par les médecins d'Air Canada?

**M. N. Foster:** Oui, c'est la même chose. Tous les six mois, en tant que pilote de ligne pour Air Canada, je dois subir un examen médical complet, c'est-à-dire donc deux fois par an. En outre, tous les deux ans, je dois subir des tests supplémentaires.

[Texte]

**Mr. Angus:** In other words, on one day you would get the ministry test and on the same day you would get the company test.

• 1025

**Mr. N. Foster:** No, they are one and the same. The doctor who Air Canada has doing the tests for me is acting on behalf of the Ministry of Transport; at the same time, he fills out the Ministry of Transport forms as a matter of fact, and any questions regarding health problems he would have had during the period of time between medicals are also raised at that time.

**Mr. Angus:** Do many of your pilots actually fly alone, or are most of them in a pilot-co-pilot situation?

**Mr. N. Foster:** No. In most of our aircraft there are not only two but usually three pilots. The heavier transports have three pilots. But in any case, the remainder of them have two. We have the captain, the first officer and co-pilot.

**Mr. Angus:** So in effect none of your members fly alone without backup.

**Mr. N. Foster:** That is correct.

**Mr. Angus:** So in terms of danger to the travelling public... regardless of the stringent medical requirement your members have to undergo, there is automatically the backup. So there would not need to be that extra protection, if you like, that we are talking about in the context of this bill for your membership or similar-type pilots?

**Mr. N. Foster:** That is correct. There is a clear distinction in that area which I can speak to. During the periodic training that Air Canada, CP Air and all major carrier pilots undertake, which is every three months throughout the year, they do take training on subtle incapacitation. It is a distinct part of their training in that if the captain were physically handling the aircraft and the first officer is monitoring the approach to landing, and something should happen to the captain, part of the training is that even under the condition of a subtle incapacitation—I mean where it is not obvious that the captain is in difficulty but just holds on to the controls and stops further action—the first officer will recognize that and take over. Obviously, the converse is true when the first officer is handling the airplane.

**Mr. Angus:** Are you obliged to report to either the company physician or to the Ministry of Transport physician if you are on any medication?

**Mr. N. Foster:** Yes, we are.

**Mr. Angus:** By law?

**Mr. N. Foster:** I believe by law; certainly by practice. In our manuals with the company, they list the drugs which could affect our ability to operate the aircraft. If we are under any of those medications, we are required not to fly.

[Traduction]

**M. Angus:** Autrement dit, vous subissez un jour l'examen du ministère et, le même jour, l'examen de la compagnie.

**M. N. Foster:** Non, il s'agit du même examen. Le médecin auquel Air Canada demande de m'examiner officie au nom du ministère des Transports. Il remplit donc par la même occasion les formulaires du ministère et pose toutes les questions sur les problèmes de santé qui ont pu survenir dans l'intervalle entre les 2 examens médicaux.

**M. Angus:** Est-ce que beaucoup de vos pilotes volent seuls ou sont-ils la plupart du temps accompagnés d'un copilote?

**M. N. Foster:** Non. Dans la plupart de nos appareils, il n'y a pas seulement 2 pilotes, mais bien 3. Les plus lourds appareils ont généralement 3 pilotes. De toute façon, les autres en ont toujours au moins 2. Il y a le capitaine, le premier officier et le copilote.

**M. Angus:** Donc, aucun de vos membres ne vole seul, sans relève.

**M. N. Foster:** C'est exact.

**M. Angus:** Donc, pour ce qui est des risques pour les passagers... même si les examens médicaux que doivent passer vos membres sont très stricts, il y a de toute façon toujours des pilotes de relève. Autrement dit, cette protection complémentaire dont il est question dans le projet de loi ne serait pas utile pour vos membres et les autres pilotes qui volent dans les mêmes conditions?

**M. N. Foster:** C'est exact. Il faut faire une distinction très nette dont je peux vous parler. Durant la formation périodique que les pilotes d'Air Canada, de CP Air et de tous les grands transporteurs, qui a lieu à tous les 3 mois chaque année, ceux-ci reçoivent des cours sur l'incapacité subtile. C'est une partie distincte de la formation qui permet, lorsque le capitaine est aux commandes, le premier officier contrôlant l'approche et l'atterrissage, que si quelque chose arrive au capitaine, même dans un cas d'incapacité imperceptible, c'est-à-dire lorsqu'il n'est pas évident que le capitaine a des problèmes mais qu'il tient simplement les commandes sans rien faire d'autre, le premier officier puisse détecter ce qui se passe et prendre la relève. Evidemment, l'inverse est vrai lorsque c'est le premier officier qui est aux commandes de l'appareil.

**M. Angus:** Êtes-vous obligés de signaler au médecin de la compagnie ou à celui du ministère que vous prenez certains médicaments?

**M. N. Foster:** Oui.

**M. Angus:** De par la loi?

**M. N. Foster:** Je crois que la loi l'impose, mais de toute façon, c'est l'usage. Dans les manuels de la compagnie, on énumère les médicaments qui peuvent affecter notre capacité de diriger un appareil. Si l'on prend l'un ou l'autre de ces médicaments, nous ne pouvons pas voler.

[Text]

**Mr. Angus:** One final question, Mr. Chairman. Are there any other kinds of written disclosures of medical consultations—or let me say any disclosures that your membership has to abide by? Say, if they do go to a private physician and he or she happens to discover something of a problem, is there a requirement whereby that pilot would have to report back in writing, or a doctor report back in writing?

**Mr. N. Foster:** Only at the time... well, unless it was something that would prevent him from operating the aircraft safely; then during the periodic medical examinations he is questioned and is required to answer questions as to any medical problems he has had, any treatment he has received, during the six months between these regular medical examinations. So it would be raised and brought to the attention of the Ministry of Transport at that time. I made reference to six months. That is in the case of a 40-year-old pilot. It is once a year for people under 40.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus. Mr. Crofton.

**Mr. Crofton:** Thank you, Mr. Chairman. My colleagues on the other side have raised some of the issues I had intended to ask about. I guess our difficulty is that we are attempting to write regulations that apply to those who fly, and an air accident has an adverse effect on the travelling public, whatever the cause and whoever it is.

It is one thing for people who fly the regular commercial airlines, where you have two and three pilots aboard, as you described. There is a self-policing element to the whole thing. It is in the interests of the company that their pilots are scheduled properly, that they get the proper amount of rest, because if they are confronted with undue stress, obviously they eventually have medical problems which the company then has to assume some responsibility for.

But then we have the small airlines, the owner-operators. There was a case on the west coast last year, I believe, where I think it was determined that the pilot was suffering from exhaustion. There is a compulsion for him to fly because he has his money on the table. He owns the plane; he is trying to maintain a line.

• 1030

Mr. Chairman, I recognize that our witnesses are not empowered to speak for these individuals, but I would be interested in their point of view. Is there any merit in the drafting of the regulation that, for airlines that function in a certain capacity or with single pilots aboard under these sorts of circumstances, there should be different medical requirements, that they should be tested more frequently? Should some additional protection be built into the system for the travelling public so that, if you are flying to a fishing camp and there is an airline that services that camp, and it turns out that it is an owner-operator with two planes and two pilots, you have some confidence that the individual's state of health is such that you can have some confidence that you are going to get there in one piece?

[Translation]

**M. Angus:** Une dernière question, monsieur le président. Y a-t-il d'autres types de divulgation par écrit d'examen médicaux que sont obligés de respecter vos membres? Par exemple, s'ils s'adressent à un médecin qui découvre un problème, le pilote ou le médecin sont-ils obligés d'en faire rapport par écrit?

**M. N. Foster:** Seulement s'il s'agit de quelque chose qui empêcherait le pilote de manoeuvrer un appareil en toute sécurité. D'ailleurs, au cours des examens médicaux périodiques, on l'interroge, on lui pose des questions sur tout problème de santé qu'il a pu avoir de même que sur les traitements qu'il a reçus, au cours des 6 mois qui se sont écoulés depuis le dernier examen médical; il est obligé de répondre aux questions. Ce serait donc porté à l'attention du ministère à ce moment-là. Quand je dis 6 mois, je parle d'un pilote de plus de 40 ans. C'est une fois par an seulement pour ceux qui en ont moins de 40.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Angus. M. Crofton.

**M. Crofton:** Merci, monsieur le président. Mes collègues d'en face ont posé certaines des questions auxquelles j'avais songé. Le problème c'est que nous essayons de rédiger des règlements s'appliquant à ceux qui volent alors qu'un accident d'avion implique des passagers, quel qu'en soit le responsable.

Pour ceux qui prennent des vols commerciaux réguliers, il y a 2 ou 3 pilotes à bord, comme vous l'avez dit. C'est une forme d'auto-discipline. La compagnie a intérêt à ce que les pilotes aient de bons horaires, à ce qu'ils aient tout le repos nécessaire, car s'ils sont trop stressés, ils finiront par avoir des problèmes médicaux dont la compagnie devra assumer la responsabilité.

Mais il y a également les petites compagnies aériennes, celles dont les propriétaires sont aussi les pilotes. Je me souviens l'an dernier d'un incident sur la Côte-ouest où l'on a conclu que le pilote souffrait d'épuisement. Le pilote se sent obligé de voler parce que son investissement est en jeu. Il possède l'avion et il essaie de faire fonctionner la ligne.

Monsieur le président, je sais que nos témoins n'ont pas le mandat de parler au nom de ces personnes, mais j'aimerais quand même connaître leur point de vue. Est-ce que cela vaudrait la peine de rédiger un règlement s'appliquant expressément à des compagnies aériennes qui utilisent certains types d'appareils ou dont les appareils sont conduits par un seul pilote dans des circonstances semblables afin qu'on prévoie des examens médicaux différents, par exemple plus fréquents? Devrait-on prévoir d'autres garanties pour la sécurité des passagers afin que, par exemple, si l'on prend un avion pour aller dans un camp de pêche et que la compagnie qui vous y emmène possède deux avions et deux pilotes, les propriétaires étant les pilotes, vous puissiez être certain que la santé du pilote est telle que vous arriverez à bon port?

[Texte]

Our difficulty in producing this document is that we are trying to write a set of rules that apply to all cases at all times. That poses a real difficulty.

**Mr. Keenan:** Thank you, Mr. Chairman. It is always difficult to try to draft regulations which might make distinction between certain classes or categories of people, particularly now when we have the charter and a lot of legislation against discrimination and favouring equality under the law. However, there exists a number of regulations in the aviation field that do make distinction between large commercial aircraft and small commercial aircraft, between aircraft crewed with two or three pilots and aircraft crewed with one pilot. As a matter of fact, there is the obligation in certain types of operations to have two pilots, that those aircraft are certified for commercial operations only with two pilots. In the medical field itself, I have seen the renewal of medical licences issued with restrictions to two-pilot or three-pilot crews recently, where the individual, because of his medical condition, could not fly in a single-crew member aircraft, but had to fly with or as a second officer or first officer on board. So there is already a precedent to that effect, Mr. Chairman.

**Mr. Crofton:** I accept the fact that there is a precedent. But there is nothing in this particular regulation that suggests medical examinations should be more frequent than just the broad brush. At any point in the drafting of the regulations, Mr. Chairman, have we ever considered differentiating in this regard?

**The Chairman:** Mr. Crofton, we are going to be in that clause-by-clause study when the witnesses are over. You have raised an interesting point, whether or not you will be able to have two sets of regulations to cover one situation and another. You have the Charter of Rights, but that is what we are going to be discussing. I must say I think you have opened up an interesting line of questioning, and I did not know if you wanted to go one question further before I switched to the next questioner. He said there are some differences now. Can you see in this aeronautics bill, with the whole thrust and purpose of it, in effect, specifically on the medical situation, having a two-tier system for medical information, depending on the class of pilot or the plane he flies?

**Mr. Keenan:** Mr. Chairman, we would not be opposed to distinctions being made, depending on the classes of licences and the types of operations pilots are involved in and the standards which they already have to meet for certain air transport pilots, given the MOT medical licensing and company medical facilities available.

**The Chairman:** That would be less onerous than the doctor-patient confidentiality privilege . . .

**Mr. Keenan:** It certainly would.

**The Chairman:** —or even the onus that the medical profession, under their suggestion, has termed as a condition of the licence.

**Mr. Keenan:** We would see that as a proper approach and one which we would favour.

[Traduction]

Le problème, c'est que nous essayons de rédiger un texte qui imposera les mêmes règles dans tous les cas quels qu'ils soient. Cela pose des difficultés.

**M. Keenan:** Merci, monsieur le président. Il est toujours difficile d'essayer de rédiger des règlements qui pourraient faire des distinctions entre certaines catégories de gens, avec la charte et toutes les lois qui luttent contre la discrimination et qui favorisent l'égalité devant la loi. Cependant, on trouve dans le domaine de l'aviation un certain nombre de règlements qui font effectivement des distinctions entre les gros appareils commerciaux et les plus petits, entre les appareils qui ont un équipage de deux ou trois pilotes et les appareils qui n'en ont qu'un. D'ailleurs, on est obligé, dans certaines circonstances, à avoir deux pilotes car certains appareils n'ont le droit d'être utilisés à des fins commerciales que lorsqu'il y a deux pilotes à bord. Du point de vue médical, j'ai vu récemment des licences renouvelées à la condition expresse que le pilote ne fasse partie que d'équipage comptant deux ou trois pilotes parce que le titulaire du permis, à cause de sa santé, ne pouvait pas voler seul. Il était obligé de voler avec des équipages comptant un second et un premier officier. Il y a donc déjà des précédents.

**M. Crofton:** Je comprends qu'il y ait des précédents, mais rien dans ce règlement ne précise que les examens médicaux devraient être plus fréquents pour certains. Monsieur le président, n'a-t-on jamais envisagé de faire des distinctions dans les règlements?

**Le président:** Monsieur Crofton, lorsque nous en aurons terminé avec les témoins, nous passerons à l'étude article par article du projet de loi. Vous soulevez un point intéressant car on ne sait pas s'il serait possible d'avoir deux séries de règlements pour régir des situations différentes. Il y a la Charte des droits, mais nous devons en discuter. J'avoue que vous avez posé là des questions intéressantes. Voulez-vous en poser une dernière avant que je passe à quelqu'un d'autre? Le témoin dit qu'il y a déjà des distinctions. Croyez-vous que ce projet de loi sur l'aéronautique, étant donné son objet et sa portée, surtout pour ce qui est des renseignements médicaux, pourrait faire une distinction entre les pilotes suivant leur catégorie et le type d'appareil?

**M. Keenan:** Monsieur le président, nous n'aurions aucune objection à ce que des distinctions soient faites suivant la catégorie de permis et les conditions de vol des pilotes, étant donné les normes auxquelles certains pilotes de ligne doivent déjà se conformer puisqu'il y a les examens médicaux du ministère pour le renouvellement de licences et les services médicaux des compagnies elles-mêmes.

**Le président:** Cela coûterait moins que le secret professionnel important dans la relation médecin-patient . . .

**M. Keenan:** Certainement.

**Le président:** . . . ou encore la responsabilité qui serait confiée aux médecins étant donné que c'est une condition de renouvellement du permis.

**M. Keenan:** D'après nous, ce serait une meilleure solution.

[Text]

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, if may I interrupt here for a second. In the current regulations there is a differential that requires different time periods for . . .

**The Chairman:** There are differences now. Regardless of the generality or the differences, I am talking about that medical section we are confronted with, which right now is a blanket thing that covers everybody.

Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman.

• 1035

Moving ahead to proposed subsection 6.1, your brief talks about:

the possible imposition of conditions or any other determinations which the Tribunal may seem appropriate. Without such jurisdiction the possibility exists that a contentious case might continuously pass back and forth between the Tribunal and the Minister without any final determination.

Is there any set time limit in place now? Would you suggest a time limit be put in place for this determination to take place?

**Mr. Keenan:** Mr. Chairman, right now there exists no real and effective means of appealing or having reviewed an administrative licensing or enforcement decision. About the only way you can do that is to take section 28 or possibly section 18 under the Federal Court Act and take the whole matter to the Federal Court of Canada. It is a very long, drawn-out procedure and is not really an appeal on the substance of the merits.

Our fear is that where you restrict the jurisdiction of the tribunal so that it does not have full jurisdiction to make any final determination under the law that it deems appropriate—to use an aviation analogy, you clip its wings—the only thing it can do is agree with the Minister; if it does not agree with the Minister, it cannot substitute its own decision but has to send it back to the Minister.

Our fear is that the tribunal may disagree with the Minister and send it back to the Minister. The Minister feels he was right in the first place, so it goes back to the tribunal on appeal again, and the tribunal sends it back to the Minister. When will this end?

We feel that the way to approach the situation is not to restrict the jurisdiction of the tribunal in that way for certain cases, but to allow the tribunal full scope to make any determination under the law that it deems appropriate, as it has in the proposal for enforcement cases dealing with violations of the air regulations.

**Mr. Belsher:** How does this one differ, though, from what is already in place?

**Mr. Keenan:** Right now, Mr. Chairman, there is no appeal procedure at all in place. The bill proposes the creation of a Civil Aviation Tribunal with an appeal proposal. Right now, the Minister may accept to review an enforcement decision if you ask the Minister to so review his own decision, or you may attack the decision of the Minister on very, very limited

[Translation]

**M. Angus:** Monsieur le président, puis-je vous interrompre un moment. Dans les règlements actuels, on fait une différence dans les délais requis pour . . .

**Le président:** Il existe déjà des différences. Quels que soient les principes généraux ou les distinctions, je faisais allusion à la partie sur les renseignements médicaux qui s'appliquent actuellement à tout le monde de la même façon.

Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Merci, monsieur le président.

Je passe à l'article 6.1 du projet de loi, à propos duquel vous dites dans votre mémoire:

. . . l'imposition possible de conditions et toute autre mesure que le tribunal jugerait appropriée. Sans un tel pouvoir, il est possible qu'une affaire litigieuse fasse la navette entre le tribunal et le ministre sans qu'une décision finale soit jamais prise.

Existe-il un délai en ce moment? Est-ce que vous proposeriez qu'on impose un délai à la prise de décision?

**M. Keenan:** À l'heure actuelle, il n'existe aucun moyen réel et efficace de faire revoir une décision administrative touchant un permis ou une mesure quelconque. Le seul recours c'est de se pourvoir en vertu de l'article 28 ou peut-être même 18 de la Loi sur la cour fédérale et de se présenter devant la cour fédérale du Canada. C'est une procédure très longue qui ne constitue pas vraiment un appel sur le fond ou sur les mérites de la cause.

Nous craignons que si l'on restreint la juridiction du tribunal afin qu'il n'ait pas pleinement le droit de rendre une décision finale au sens de la loi lorsqu'il le juge approprié—si donc on veut lui couper les ailes, si l'on veut faire une analogie avec l'aviation—il devra être d'accord avec le ministre car s'il ne l'est pas, il ne peut pas modifier la décision lui-même, il doit la renvoyer au ministre.

Nous craignons que lorsque le tribunal ne sera pas d'accord avec le ministre, il renvoie la décision à celui-ci qui, jugeant qu'il avait raison au départ, renvoie le tribunal en appel, et ainsi de suite. Ce sera un véritable manège.

Une façon de régler le problème, d'après nous, serait non pas de limiter la juridiction du tribunal dans certains dossiers, mais de permettre au tribunal d'avoir toute latitude en vertu de la loi et de rendre la décision qu'il juge appropriée comme c'est le cas pour les violations des règlements du transport aérien.

**M. Belsher:** En quoi cela est-il différent de ce qui existe déjà?

**M. Keenan:** À l'heure actuelle, il n'existe aucune procédure d'appel. Le projet de loi propose la création d'un tribunal de l'aviation civile avec juridiction d'appel. Pour l'instant, le ministre peut accepter de revoir une décision si on lui demande de revoir sa propre décision, ou on peut contester la décision du ministre devant la cour fédérale du Canada mais pour des motifs bien précis. Il n'y a rien d'autre.

[Texte]

grounds in the Federal Court of Canada. That is all that is in place at the present time.

Certainly the proposal in the law is a vast improvement on what exists now. But we feel that having created this much-needed Civil Aviation Tribunal, we should not clip its wings in certain respects.

**Mr. Belsher:** Then moving ahead to the next section, you say "the Minister should have the burden of justifying to the Tribunal the grounds upon which such determination was made". Is that not already in place, or do you feel that should be added to this section now?

**Mr. Keenan:** With respect to medical licensing cases, Mr. Chairman, there is a specific provision in Bill C-36 to the effect that it will be upon the applicant before the tribunal to justify the reasons for his application, and not upon the Minister to justify the reasons for the non-renewal of a medical licence. We feel that is an unfair burden, that it would be difficult for an individual to come before a tribunal once he has been declared unfit by a regional medical examiner and have to prove his fitness. It is, after all, the ministry's experts who have determined that his licence should not be renewed for a specific purpose; they should have the burden before the tribunal—the onus, when the procedures begin—to justify before the tribunal the reason why he was declared unfit. Then the burden would presumably shift so that he would have to justify his own position at the time. But he has to have a case to meet rather than just come before the tribunal. The ministry could cross its arms and say, well, it is up to you to prove to us you are fit.

**Mr. Belsher:** Slipping back to proposed subsection 5.5, we are trying to improve upon what we have for air safety. I am somewhat surprised you are as strongly opposed to this proposed section as you are. I guess it almost appears like . . . Why are you trying to keep this information away? Can you suggest another means of getting at this assurance of safety from a medical standpoint? That is what proposed subsection 5.5 is dealing with. We are just saying there is a responsibility that has to be borne by someone. Who is going to take that responsibility? Is it not inherent upon the person who holds the licence to be willing to furnish that and to say: I have nothing to hide.

• 1040

**Mr. Keenan:** I think you have touched the most sensitive cord with respect to that proposal. Certainly the consideration, as I mentioned, was agonizing for the association, because we firmly believe that people who are not fit to fly should not fly. We are not trying to protect unfit pilots so that they can continue to fly.

Human nature being what it is, there is always a very small percentage of people who might not be as candid in certain circumstances as they would be otherwise. If this were merely a question of morals or ethics, we would have no problems. The problem is with the 1%, 2%, or 3% of the piloting population—and that is a few hundred pilots, conceivably—in

[Traduction]

Ce qu'on propose dans le projet de loi constitue une nette amélioration par rapport à ce qui existe en ce moment. Nous craignons toutefois que tout en créant ce tribunal de l'aviation civile dont on a tant besoin, on essaie de lui couper les ailes à certains égards.

**M. Belsher:** Pour passer au chapitre suivant, vous dites que: «Le ministre devrait avoir le fardeau de justifier devant le tribunal les motifs de la décision». Cela n'existe-t-il pas déjà? Croyez-vous qu'on devrait ajouter cela à l'article?

**M. Keenan:** Pour ce qui est de l'examen médical en vue de la délivrance d'un permis, il existe une disposition dans le projet de loi C-36 qui prévoit que ce sera au requérant devant le tribunal de justifier les raisons de sa requête et non pas au ministre de justifier les motifs du non renouvellement d'une licence. Nous croyons que c'est un fardeau injuste car ce serait bien difficile pour une personne de se présenter devant un tribunal une fois qu'il a été déclaré inapte par un médecin régional, de prouver sa bonne santé. Après tout, ce sont les experts du ministère qui ont décidé que son permis ne pouvait pas être renouvelé pour une raison bien précise. Ce serait donc eux qui devraient avoir le fardeau de justifier devant le tribunal la raison pour laquelle ils l'ont déclaré inapte. À ce moment-là, le fardeau serait transmis au requérant qui devrait aussi justifier sa position. Il doit quand même pouvoir répondre à quelque chose plutôt que de se présenter tout bonnement devant le tribunal. Le ministère pourrait alors se croiser les bras et attendre que la personne prouve sa bonne santé.

**M. Belsher:** Pour en revenir à l'article 5.5 du projet de loi, nous essayons par là d'améliorer la sécurité aérienne. Je suis un peu étonné de constater à quel point vous vous opposez à cet article. On a l'impression que . . . pourquoi voulez-vous que ces renseignements demeurent confidentiels? Pourriez-vous proposer une autre façon de nous assurer de la sécurité, d'un point de vue médical? C'est là-dessus que porte l'article 5.5. On dit tout simplement que quelqu'un doit assumer la responsabilité. Qui cela devrait-il être? Ce n'est pas au titulaire du permis qu'il revient de produire ces renseignements et de dire qu'il n'a rien à cacher.

**M. Keenan:** Je crois que vous avez touché là l'aspect le plus épineux de cette proposition. Il est sûr, ainsi que je l'ai mentionné, que cela a été assez pénible pour l'association, car nous sommes fermement convaincus que ceux qui ne sont pas en état de voler ne devraient pas le faire. Nous ne chercherons donc certainement pas à protéger les pilotes inaptes de telle sorte qu'ils puissent continuer à voler.

La nature humaine étant ce qu'elle est, il y a toujours un faible pourcentage de gens qui, dans certaines circonstances, ne seront pas aussi honnêtes que d'habitude. S'il s'agissait uniquement d'une question de morale ou d'éthique, elle ne nous ferait nullement hésiter. Le problème tient aux 1 p. 100, 2 p. 100, 3 p. 100 des pilotes, c'est-à-dire quelques centaines au

*[Text]*

Canada who may not seek early treatment of a condition because their livelihoods would be on the line. We heard the example of the owner-operator who keeps on flying because that is the only way he is going to keep his small outfit afloat. Well, if he is off medically, it may well mean the end of his business if he cannot come back very quickly.

Will he hesitate to seek treatment at one point, or will he be less than completely candid with his own personal physician if he thinks the axe might fall? That is our fear on the aviation safety and public interest aspect of this proposal, but we are not supporting non-disclosure by the individual pilot of any condition which might render him incapable or unfit to fly.

**Mr. Belsher:** I believe you saw what the medical association proposed last week; that they were saying the onus should be on the licensee to furnish the doctor . . . and if the doctor has to comply with what is being proposed here. They were also asked to bring to us a suitable wording of what might improve this clause. Do you have any suggestions on how we might improve this clause?

**Mr. Keenan:** We agree that the onus should be on the licensee to ensure that he is fit, and the onus is already in the existing law on the licensee, because there is a regulation to the effect that you are not to fly if you are not medically fit to fly an airplane. So the onus is there already. We believe the existing provisions of the law are sufficient, given particularly that as far as air transport pilots are concerned, no great hazard to aviation safety has been identified in this respect. We believe that the law that exists now is working.

Pilots lose their licences medically every day. CALPA's members go on medical disability pensions, or are off the line for a number of months, on a regular basis. There are rehabilitation plans, treatments at most major airlines. It is working.

If we introduce an external element, will it work as well? That is our fear.

**Mr. Belsher:** Thank you very much gentlemen. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Belsher, I let you go a little over because your questions were germane. I would like to follow that up. As long as the questions are direct, I am not going to watch the clock. When the questions are philosophical and rambling, I am going to watch the clock. Of course, my question is going to be very direct and not rambling.

I was interested in your answer to Mr. Belsher, Mr. Keenan. You said that the onus is on the licensee now. I am not trying to put you too much on the spot, but you are appearing here today. Did you actually read the amendment put forward by

*[Translation]*

Canada, qui ne chercheront peut-être pas à se faire traiter rapidement étant donné que leur emploi en serait compromis. Ainsi, par exemple, nous avons entendu parler du propriétaire pilote qui continue à voler étant donné que c'est la seule façon pour lui d'assurer l'existence de sa petite entreprise. En effet, s'il doit cesser de piloter pour des raisons médicales, cela risque bien d'entraîner la fermeture de son entreprise, tout au moins s'il ne peut revenir au travail rapidement.

Hésitera-t-il à se faire traiter ou gardera-t-il certaines choses pour lui plutôt que de les avouer à son médecin, si, à son avis, cela peut entraîner la fin de son entreprise? C'est ce qui nous effraie eu égard aux aspects sécurité et intérêt du public dans cette proposition, ce qui ne signifie pas que nous soyons favorables à ce que le pilote ne divulgue pas toute condition qui risque de l'empêcher de voler ou de nuire à son travail.

**M. Belsher:** Je crois que vous avez pris connaissance des propositions de l'association médicale la semaine dernière, à savoir que ce devrait être au titulaire du permis de fournir les renseignements au médecin . . . et que le médecin devrait se conformer à ce qui est proposé ici. On a également demandé aux représentants de cette association de nous soumettre un libellé acceptable, susceptible d'améliorer cette disposition. À votre tour, avez-vous des propositions à faire à cet égard?

**M. Keenan:** Nous convenons que ce devrait être au titulaire du permis de vérifier qu'il est en bonne santé, d'ailleurs, la loi actuelle confie déjà cette responsabilité au titulaire, car il existe effectivement un règlement en vertu duquel on n'est pas autorisé à voler si l'on n'est pas jugé suffisamment en bonne santé pour piloter un aéronef. Cette responsabilité existe donc déjà. Nous croyons donc que les dispositions actuelles de la loi suffisent, compte tenu particulièrement du fait que, pour ce qui est des pilotes de transport, le rapport ne décelait aucun grave danger à la sécurité aérienne. Nous estimons donc que la loi actuelle fonctionne bien.

Les pilotes se font retirer leur permis tous les jours pour des raisons médicales. Ainsi, par exemple, on observe que, régulièrement, les membres de la CALPA reçoivent les prestations d'invalidité ou interrompent leur travail des mois entiers. Il existe des régimes de réadaptation et de traitement dans la plupart des grandes lignes aériennes, et cela fonctionne.

Si l'on introduit un élément externe, le système fonctionnera-t-il aussi bien? C'est ce que nous craignons.

**M. Belsher:** Merci beaucoup, messieurs. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Belsher, je vous ai laissé dépasser quelque peu la période prévue étant donné que vos questions étaient pertinentes. J'aimerais d'ailleurs poursuivre dans la lancée. Tant que les questions sont pertinentes, je n'y regarderai pas à la seconde. C'est lorsqu'elles seront trop théoriques et décousues que je surveillerai l'horloge. Bien entendu, ma question sera donc très à propos et pas du tout décousue.

Monsieur Keenan, la réponse que vous avez donnée à M. Belsher m'a paru intéressante. Vous avez dit que la responsabilité repose actuellement sur le titulaire du permis. Je n'essaie pas ainsi de vous mettre sur la sellette, mais c'est vous qui

[Texte]

the CMA which does go one step further than just the licensee having regulations just to fly when he is fit, but it then takes out this onus. It itself is a condition of a licence, if I read the amendment correctly. It allows the general doctor of the licensee and empowers him to transmit that evidence to the DOT person or someone in Transport. It goes one step further than just the individual licensee; that by consent—in effect it is almost enforced consent to get your licence; a condition precedent, I guess—the general practitioner will report rather than the onus in the clause of the bill which says 72 hours afterward the doctor may or shall.

**Mr. Belsher:** Mr. Chairman, is there a copy of that? The members have not seen that.

• 1045

**The Chairman:** Oh, yes, they have. They were here the other day, Mr. Belsher. We have it. It was the most substantive brief that confronted this committee and it was obviously on the most important issue that we are wrestling with. We can get you copies of it, no doubt. I have it right in front of me. Have you seen it, Mr. Keenan?

**Mr. Keenan:** I have seen an amendment dated May 14, 1985.

**The Chairman:** That is the one.

**Mr. Keenan:** It is page 2.

**The Chairman:** That is the one.

**Mr. Belsher:** Mr. Chairman, I have not seen those. May I have a copy?

**The Chairman:** But do you not think that takes it one step further? Mr. Belsher opened it up, but that takes it one step further and tries to shift the onus here, in the interests of safety.

**Mr. Keenan:** The step we are concerned with is not that step that puts the onus on the licence holder to ensure that he meets the standards for the operations for which he is licensed. The step we are concerned about is that notion of enforced consent or enforced waiver of confidentiality that would apply in all cases, and the external element that it would bring in the physician-patient relationship and might prevent the type of conversations that are essential in any mature physician-patient relationship. There is an element of conversation. You do not just answer questions, yes or no, from your doctor. You converse about your habits and your health and your family and so on. It might remove part of that aspect, and that is what we are concerned about.

Mr. Chairman, I think Captain Foster, if he may be permitted, would like to add something.

**Mr. N. Foster:** Thank you, Mr. Chairman.

I would just like to add, and maybe fortify a little bit what Mr. Keenan answered to a couple of the members earlier, and make the point even more clear if I can.

[Traduction]

témoignez aujourd'hui. Avez-vous vraiment lu la modification proposée par l'Association médicale canadienne, qui exige du titulaire du permis plus que de se conformer à certains règlements établissant qu'il est en bonne santé, mais qui lui en retire alors la responsabilité? En effet, si j'ai bien compris cette modification, il s'agit en soi de la condition même d'obtention du permis. Elle permet au médecin du titulaire de fournir les renseignements relatifs à cette question à un représentant du ministère des Transports. Il y a donc plus qu'une responsabilité de la part du titulaire du permis; ce titulaire doit en effet accepter, avant même d'obtenir son permis, que l'omnipraticien fera rapport sur son état, au lieu de ce qui était prévu par le projet de loi originel, à savoir que le médecin peut ou doit faire rapport 72 heures après l'examen.

**M. Belsher:** Monsieur le président, avez-vous un exemplaire de ce texte? Les membres ne l'ont pas vu.

**Le président:** Oh, oui, ils en ont. Ils étaient ici, récemment, M. Belsher. Nous avons donc ce document. Il s'agit du mémoire le plus dense qu'on nous ait soumis et qui portait aussi sur la question la plus importante dont nous soyons saisis. Nous pouvons certainement vous en obtenir des exemplaires. Je l'ai d'ailleurs devant moi. L'avez-vous vu, M. Keenan?

**M. Keenan:** J'ai vu une modification datée du 14 mai 1985.

**Le président:** C'est bien celle-là.

**M. Keenan:** Elle se trouve à la page 2.

**Le président:** Oui.

**M. Belsher:** Monsieur le président, je n'ai pas vu ce document. Puis-je en avoir un exemplaire?

**Le président:** Ne croyez-vous pas que cette proposition va encore plus loin? M. Belsher a bien abordé cela, mais cette proposition va encore plus loin et déplace la responsabilité, ce afin de protéger la sécurité.

**M. Keenan:** Ce qui nous préoccupe, ce n'est pas le fait d'imposer au titulaire du permis la responsabilité de veiller à ce qu'il se conforme aux normes régissant ses activités. Ce qui nous inquiète, c'est le consentement forcé ou la renonciation forcée au caractère confidentiel de son dossier, ce dernier élément entraînant peut-être une érosion de la confiance entre le médecin et son client, qui nuirait donc à la franchise essentielle dans tous rapports avec un médecin. En effet, on ne fait pas que répondre à des questions lorsqu'on va chez le médecin, on converse avec lui. On lui parle de ses habitudes, de sa santé, de sa famille, etc. Hors cette disposition risque de nuire à cet aspect et nous inquiète donc.

Monsieur le président, je crois que le capitaine Foster aimerait ajouter quelque chose.

**M. N. Foster:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais ajouter quelque chose qui ajoutera encore plus de poids à la réponse donnée par M. Keenan à quelques députés, et qui éclairera encore davantage la question.

*[Text]*

CALPA is not suggesting that any pilot who discovers he has a serious disability, or any disability that should not allow him to fly, should in fact fly that airplane. In fact, we would encourage the other.

We are suggesting that with the amount of medicals we have and with the serious nature and approach that any pilot will take to his licence, if he finds that condition he will in fact report it. However, having said that, I think we have to understand that when a pilot looks at a medical problem, he is putting his licence and his entire career on the line, and to introduce a mandatory medical reporting system, by nature people are going to be hesitant, first of all, to go to doctors when they start to develop symptoms, and second, when they do go to their private practitioner that they will be hesitant to in fact be as candid as they possibly can.

Now, if you put that in balance to those pilots you are going to pick up who have a serious medical problem and are mandatorily reported on either by himself or by his physician, and you balance that against the number of pilots who may in fact not go and may not be candid with their doctor, that is the question that we raise here.

**The Chairman:** Mr. Forrestall is next, but after this question and before the second round, if we could just momentarily suspend proceedings, we are going to have a still picture taken of this lively group. So far, under the Speaker's direction, we cannot take anything, show anything, but we are still going to do it this way by subterfuge. So Mr. Forrestall, could you put the question?

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, could I ask Captain Foster or Mr. Keenan whether or not, to their knowledge, there have been any studies that might substantiate the fears they have placed in front of us? Frankly, I am not prepared to accept your fear. I am quite prepared to examine the proposition you put forward. It would be, I suppose, futile to ask pilots, against the background of what is now on the table in front of us, whether or not they would have some fear in approaching other than their aviation medical examiner because they suspected they might have some other condition.

Do you know of any evidence, any studies that might substantiate, or is that a fear or a gut instinct you have with respect to how pilots might act?

**Mr. N. Foster:** Mr. Chairman, I know of no formal assessment that has been done. I am speaking on behalf of the pilots, and of the pilots who are aware that there is a possibility of mandatory reporting that I have spoken with, that fear has already been addressed by saying we know ways around doing that. I guess there are other countries we can go to; we have concerns that we know our licence is on the line so I am not sure if I will go and see my doctor next time; if I get a pain in my chest Friday night and it has gone away Monday morning, maybe I will not be as concerned as I was Friday night.

*[Translation]*

La CALPA n'est pas d'avis qu'un pilote ayant découvert qu'il souffre d'une incapacité physique grave, ou de toute incapacité physique ne lui permettant pas de voler, devrait quand même piloter un avion. De fait, nous encourageons tout à fait le contraire.

Nous sommes d'avis qu'étant donné le nombre d'examen que nous subissons et le sérieux des pilotes face à la question de son permis, si ce dernier se découvre une affection quelconque, il la rapportera. Cela étant dit, il convient de se rappeler que lorsqu'un pilote se penche sur sa santé, il met son permis et même toute sa carrière en jeu. Aussi, un système obligeant les médecins à faire rapport fera hésiter les gens à aller voir leur médecin aux premiers symptômes, puis, lorsqu'ils iront, les rendra hésitants à être aussi francs que possible.

Ce qu'il faut se demander, c'est si le nombre de pilotes qui n'iront pas chez leur médecin ou ne lui dévoileront qu'imparfaitement leur état ne neutralisera pas l'aspect plus positif à savoir que le pilote lui-même ou le médecin fera obligatoirement rapport au sujet d'une affection médicale grave.

**Le président:** M. Forrestall est le suivant mais avant de passer au second tour, nous aimerions suspendre la réunion quelques instants, le temps de prendre une photo. Je précise qu'en vertu des directives du Président de la Chambre, nous ne sommes pas autorisés à photographier quoique ce soit mais nous allons tout de même le faire par subterfuge. Cela dit, M. Forrestall, auriez-vous l'obligeance de poser votre question?

**M. Forrestall:** Monsieur le président, le capitaine Foster ou M. Keenan peuvent-ils nous dire si des études justifiant leurs craintes nous ont été communiquées? Franchement, je ne partage pas cette crainte. Toutefois, je suis tout à fait disposé à examiner la proposition que vous nous avez soumise. Compte tenu de ce dont nous sommes saisis, je suppose qu'il est inutile de demander aux pilotes s'ils craignent de devoir rencontrer quelqu'un d'autre que leur examinateur médical habituel, dans les cas où ils soupçonnent souffrir peut-être d'autre chose.

J'aimerais donc savoir si vous avez pris connaissance d'autres études qui fondent vos craintes ou s'agit-il plutôt d'une réaction instinctive?

**M. N. Foster:** Monsieur le président, je ne sache pas que des études en bonne et due forme aient été effectuées là-dessus. Je parle au nom des pilotes et ceux qui peuvent craindre la possibilité de rapports médicaux obligatoires m'ont dit savoir comment y échapper. Il y a toujours d'autres pays où nous pouvons aller. Le fait que notre permis soit remis en question nous préoccupe, je ne suis donc pas sûr si la prochaine fois, les pilotes iront voir leur médecin. Si quelqu'un éprouve une douleur à la poitrine le vendredi soir et si cette douleur a disparu le lundi matin, il ne sera peut-être pas aussi inquiet qu'il l'était vendredi soir.

[Texte]

[Traduction]

• 1050

This is just discussion; it is certainly not any formal investigation of what the approach would be. But certainly the effects of mandatory reporting are seen and there is concern already expressed by pilots that there would be ways of being concerned, of being candid with their doctor, or going to their doctor in these situations, especially in light of the fact that they already are being checked every six months and if they find a serious problem they are going to report it.

**Mr. Forrestall:** Is there not an equal possibility that a pilot pursuing his regular medical might withhold information that might be detected by his family physician?

**Mr. N. Foster:** The concern we are expressing is that he may not be as candid and could withhold or would not go to the doctor in the first place. I guess that is always a possibility even now under the present system of being checked every six months. If he has an ailment he may not volunteer it at this time to the Ministry of Transport doctor he goes to. However, when he goes to his private doctor right now he does not feel the pressure that whatever he says could, in that minute, end up with the lifting of his licence immediately. So he is going to volunteer and be much more candid with his private physician than he may in fact be with the Ministry of Transport physician. I think that is just the fact.

**Mr. Forrestall:** Of course, the bill is simply suggesting that he advise the physician that he in fact is a holder of an aviation document. There is no onus on him, unless the doctor suggests to him that he should report a condition.

**Mr. N. Foster:** Well, as I understand it, the bill would make it mandatory for him to advise the doctor that he holds an aviation licence and, further, if a problem was discovered then either he or the doctor would be required to report to the Minister or his delegate, and therein lies the . . .

**Mr. Forrestall:** But the requirement comes after the condition is established, not before. If you have the flu or something and you want some aspirin on your day off or something, it is not a reportable situation.

The point you raise is a very serious one; I just wish I could come to grips with it in my own mind. We are all afraid of certain things. I am terrified to meet my mother because I could not get through on the phone Sunday to wish her a happy Mother's Day, and I am terrified to call her today.

**The Chairman:** Okay. We will leave mothers and mothers-in-law out of this discussion.

**Mr. Forrestall:** I do not mean to belittle the argument . . .

**The Chairman:** Before I call Mr. Gottselig, who has indicated he wants to question, I think we are going just to suspend momentarily so you can take some still pictures. I know some members have to go to the House at 11 a.m. when

Cela dit, il ne s'agit ici que d'une discussion et certainement pas d'une étude officielle des méthodes à envisager. Il n'empêche qu'on réfléchit certainement aux conséquences de l'exigence de faire un rapport, et les pilotes ont déjà laissé savoir que cela affecterait peut-être leur niveau de franchise à l'endroit de leur médecin et la fréquence de leurs visites chez ces derniers, surtout à la lumière du fait qu'ils font déjà l'objet d'un examen tous les six mois et qu'on fera rapport sur un problème sérieux le cas échéant.

**M. Forrestall:** N'est-il pas aussi possible qu'un pilote subissant son examen médical régulier garde pour lui des renseignements que son médecin de famille peut déceler?

**M. N. Foster:** Ce qui nous préoccupe, c'est la possibilité que le pilote ne soit pas aussi franc qu'il pourrait et qu'il puisse garder pour lui certains renseignements ou ne pas se rendre chez le médecin. C'est toujours possible, même dans le système actuel, qui oblige à un examen médical tous les six mois. S'il souffre d'une affection quelconque, il ne voudra peut-être pas le dire au médecin du Ministère des Transports. Cependant, à l'heure actuelle, lorsqu'il voit son propre médecin, il ne se sent pas sous pression, c'est-à-dire qu'il ne se sent pas sous le menace de perdre son permis illico. Il sera donc beaucoup plus disposé à parler, il sera beaucoup plus franc avec son propre médecin qu'il ne peut l'être avec celui du Ministère des Transports. C'est un fait.

**M. Forrestall:** Bien sûr, le projet de loi demande simplement qu'il avise le médecin du fait qu'il détient une licence d'aviation. Il n'est ensuite nullement obligé de signaler un état quelconque, à moins que le médecin ne le lui demande.

**M. N. Foster:** Et bien, si j'ai bien compris, le projet de loi l'oblige à aviser le médecin qu'il détient un permis de pilote et que, dans le cas où il a découvert un problème physique, ce même projet de loi l'oblige à le signaler au Ministre ou à son délégué, ou impose la même responsabilité à son médecin, et c'est bien là que . . .

**M. Forrestall:** Toutefois, cette exigence n'intervient qu'une fois la condition décelée, pas avant. Si vous souffrez de la grippe ou de quelque chose d'approchant et prenez de l'aspirine votre jour de congé, il ne s'agit pas d'une situation à rapporter.

Vous soulevez une question très grave; j'aimerais bien pouvoir la tirer au clair. Cela dit, nous craignons tous certaines choses. Pour ma part, je redoute beaucoup de devoir voir ma mère car je n'ai pas pu la joindre au téléphone dimanche pour lui souhaiter une joyeuse fête des mères; j'ai donc très peur de l'appeler aujourd'hui.

**Le président:** Bien. Nous allons cependant laisser les mères et les belles-mères hors de cette discussion.

**M. Forrestall:** Je ne cherchais pas par là à diminuer l'importance des arguments présentés . . .

**Le président:** Avant d'accorder la parole à M. Gottselig, qui nous a déclaré qu'il veut poser des questions, nous allons suspendre la séance quelques instants afin que vous puissiez prendre certaines photos. Je n'ignore pas que certains de nos

[Text]

the bells ring, and there is a rather historic number of members in quantity and quality here this morning.

Well, Mr. Gottselig, the reporter seems to be on the phone. Do you want to ask your questions right now?

**Mr. Gottselig:** I just wanted to follow up very briefly on the medical examinations. When these examinations are held every six months, do you normally go to the same doctor?

**Mr. N. Foster:** It depends on the airline and, in particular, what base you belong to. In Air Canada's case they have a medical facility at each of their bases. The smaller base, Winnipeg, would have one doctor. All pilots with Air Canada would go to that one doctor in Winnipeg. In Toronto we have a medical facility with Air Canada and, because of the larger number of pilots based there, there would probably be three doctors. But you would always go to one of those three doctors.

They have complete access to the pilot's files in any case; whichever of the doctors he goes to, they pull out the entire history of the pilot when they are dealing with him. That is generally the practice with each of the airlines. The smaller airlines would probably just have one doctor who would be dealing with all the pilots at the base.

**Mr. Gottselig:** I see. Following along with that, most of us who have a family doctor go to the same doctor each year or six months...

**Mr. N. Foster:** Right.

**Mr. Gottselig:** —or whenever you decide you are having your medical.

• 1055

In my own case I do that. But I thought there would be a lot of value in going to the same doctor. But I think also it is very important for the family doctor... when he is making his examination of you, he is looking at you possibly in a different light from the airline doctor. I think the information that anything that is developing in your medical condition should be brought to the attention of the other doctor and they should discuss this. I do not think we can overemphasize this safety factor. I do not think the pilots' association should feel threatened by having that provision in there.

**Mr. N. Foster:** If we felt that mandatory reporting of a medical condition by the proposed act would do what it is designed to do, make it safer, we would be 100% behind it. What we are suggesting here is having said we want it as safe as possible, we probably will find the information you are suggesting would go to the private doctor and then should be handed over to the Ministry of Transport doctor will not be forthcoming; because a man's career is in balance, he will not volunteer that information to his private practitioner at this time. Right now that is a check and balance in the system, because the man will go to his private practitioner rather than

[Translation]

membres doivent se rendre à la Chambre à 11:00 lorsque la cloche sonnera, et les membres ici présents ce matin sont impressionnants tant par leur nombre que par leur qualité.

Et bien, monsieur Gottselig, le reporter semble être au téléphone. Voulez-vous poser vos questions immédiatement?

**M. Gottselig:** Je voulais simplement poursuivre au sujet des examens médicaux. Lorsque ces derniers ont lieu tous les six mois, règle générale, allez-vous voir le même médecin?

**M. N. Foster:** Cela dépend de la ligne aérienne et, particulièrement, de la base à laquelle on est rattaché. Dans le cas d'Air Canada, il y a des installations médicales à chacune de ces bases. La plus petite, comme celle de Winnipeg, sera dotée d'un médecin. Tous les pilotes d'Air Canada devront donc consulter cet unique médecin à Winnipeg. À Toronto, étant donné le grand nombre de pilotes qui sont rattachés à la base d'Air Canada qui s'y trouve, il y aura probablement trois médecins. Il faudra cependant toujours consulter l'un de ces derniers.

Ces médecins ont un accès illimité au dossier du pilote; quel que soit le médecin consulté, ce dernier revoit le dossier entier lorsqu'il effectue son examen. C'est tout au moins ce qui se fait d'habitude dans chacune des lignes aériennes. Les plus petites ne disposeront toutefois probablement que d'un seul médecin, qui sera chargé des dossiers de tous les pilotes rattachés à la base.

**M. Gottselig:** Je vois. Toujours à ce sujet, la plupart d'entre nous qui avons un médecin de famille le voyons lui à chaque fois que nous avons un examen médical, tous les ans ou tous les six mois...

**M. N. Foster:** Oui.

**M. Gottselig:** ... ou au moment où nous estimons avoir besoin d'un bilan de santé.

Je l'ai fait personnellement. J'ai cru, cependant, qu'il vaudrait mieux s'adresser au même médecin. C'est également très important pour le médecin de famille... lorsqu'il vous examine, il ne vous voit pas du même oeil que le médecin des lignes aériennes. À mon avis, tout changement dans votre état de santé devrait être porté à l'attention de l'autre médecin afin que les deux puissent en discuter. Je ne crois pas qu'on puisse trop insister sur le facteur sécurité. L'Association des pilotes ne devrait pas, à mon avis, se sentir menacée par cette disposition.

**M. N. Foster:** Si nous pensions que la déclaration obligatoire de tout changement dans l'état de santé, prévue dans ce projet de loi, ferait ce qu'elle est censée faire, assurer une plus grande sécurité, nous l'appuierions à 100 p. 100. Mais nous croyons que, contrairement à ce que vous pensez, l'intéressé ne communiquera pas les renseignements à son médecin pour qu'il les transmette ensuite au médecin du ministère des Transports, car sa carrière est en jeu. Nous avons présentement un système de freins et contrepoids, étant donné que la personne s'adressera plutôt à son médecin qu'au médecin du ministère des Transports lorsqu'il croira souffrir d'une légère

*[Texte]*

the Ministry of Transport for what he thinks is a minor ailment. He will be completely candid and he will tell that private practitioner everything he feels and every ailment he has, knowing the practitioner will then tell him exactly what is wrong with him. He will deal with it from that perspective. If it is a serious problem, he will take it then to the Ministry of Transport. That is the way it works. His licence will then be in suspension.

But our problem is that the process will be stopped by the man going to his private doctor knowing whatever he says is now going to be handed over to the Ministry of Transport, who can immediately lift his licence. That pilot going in there will perhaps, in many cases, not be candid; he will not volunteer all the information.

If we knew we could put in mandatory reporting and make sure all the pilots would be as candid as they are today when they go to their private physicians, we would not be sitting here now asking you not to put it in; we would be supporting it 100%. But human nature will not let a person put his career on the line by volunteering information he does not have to volunteer. Information will be withheld, and we think that would be less safe than the situation we have now.

With the safeguards in place with the amount of examination we have, with the responsibility of the professional pilots, we do not see the requirement for it. We see that what you are putting in in fact would be detrimental to it.

**Mr. Gottselig:** Having this discussion is certainly clearing the air. But safety is really the prime objective.

**Mr. N. Foster:** It is our first concern too.

**Mr. Horner:** I understand hypertension is one condition that is looked on very seriously by the medical profession in the granting of licences. What bothers me is that all that is proposed is that any condition would be reportable that makes his operation of aircraft hazardous.

Hypertension: let us just suppose that an airline pilot goes to his private practitioner and he takes his blood pressure. He does not have to be candid. He does not have to talk about it. It is a very objective thing. He finds out that this man is suffering from hypertension. He is placed on medication. He goes and has his MOT medicals and he passes with flying colours; but these hypertensive drugs have side effects that do not make it conducive for people to stay on them. So he goes off and his blood pressure goes out of sight again.

I cannot support your idea that mandatory reporting from the medical practitioner to the DOT practitioner is not a good thing. We are not proposing that anything be reported that does not interfere with his operation of the aircraft. Can you not see that this could be a situation?

**Mr. N. Foster:** I can; and I am not disagreeing with what you are saying. But I am suggesting that the information that

*[Traduction]*

affection. Il sera tout à fait franc et il se confiera à son médecin, sachant que celui-ci lui dira exactement ce qui ne va pas. Il agira en conséquence. S'il s'agit d'un problème sérieux, il en informera le ministère des Transports. Voilà comment le système fonctionne. La licence du pilote est ensuite suspendue.

Cependant, ce qui nous inquiète c'est que les choses ne vont plus fonctionner ainsi si le pilote s'adresse à son médecin sachant que ce qu'il lui dit sera répété au ministère des Transports qui immédiatement peut révoquer sa licence. Le pilote ne sera peut-être pas, dans bien des cas, aussi franc, il ne va pas donner spontanément tous les renseignements.

Si nous pouvons prévoir la déclaration obligatoire et faire en sorte que tous les pilotes soient aussi francs qu'ils le sont actuellement lorsqu'ils s'adressent à leur médecin, nous ne vous demanderions pas aujourd'hui de la supprimer, nous serions tout à fait d'accord avec vous. Cependant, la nature humaine étant ce qu'elle est, une personne ne va pas jouer sa carrière en fournissant volontairement des renseignements qu'elle n'a pas à donner. Elle ne va donc pas les donner, et nous croyons que la situation de sécurité diminuera.

Nous avons des garanties actuellement, à cause de tous les examens que nous faisons, les pilotes professionnels assument leurs responsabilités, nous ne voyons donc pas la nécessité de cette divulgation. Nous croyons au contraire que ce serait préjudiciable.

**M. Gottselig:** Le fait d'avoir cette discussion nous fait bien comprendre les choses. Cependant, la sécurité est vraiment notre premier but.

**M. N. Foster:** C'est le nôtre également.

**M. Horner:** Je crois comprendre que les médecins prennent l'hypertension très au sérieux lorsqu'il s'agit d'accorder des licences. Ce qui m'inquiète c'est que tout ce qu'on propose c'est la déclaration de toute affection qui pourrait rendre le vol d'un aéronef dangereux.

Prenons le cas de l'hypertension, supposons qu'un pilote s'adresse à son médecin et qu'il lui demande de prendre sa tension. Il n'a pas à être franc. Il n'a même pas à parler. La chose est évidente. Le médecin se rend compte que le pilote souffre d'hypertension, et il lui donne des médicaments. Ce même pilote s'adresse alors au médecin du ministère des Transports et subit l'examen avec succès. Cependant les médicaments pour l'hypertension ont des effets secondaires qui ne poussent pas tellement les gens à continuer à les prendre. Par conséquent, le pilote les mettra de côté, et sa tension va remonter.

Je ne suis pas d'accord avec vous pour dire que la déclaration obligatoire du médecin personnel au médecin du ministère des Transports n'est pas une bonne chose. Il ne s'agit pas de déclarer toute affection qui ne gêne en rien le pilotage d'un aéronef. Ne voyez-vous pas que cela pourrait se produire?

**M. N. Foster:** Oui, et je ne suis pas en désaccord avec ce que vous venez de dire. Cependant, je prétends que les renseigne-

## [Text]

is obvious, such as a high blood pressure situation, is already being picked up now by the regular medicals that the fellow would still be required to pass with the Ministry of Transport.

• 1100

**Mr. Horner:** But it is something that can come on quite suddenly. I have known of people who have had normal blood pressure, and within three weeks their blood pressure would be out sight.

They can control it for a period of time with hypertensive drugs and then go off these drugs. I am not saying that an airline pilot would do it any more than anyone else, but these things do happen in the general population. What bothers me is that you say in your brief:

Aircraft accidents due to known but unreported medical conditions are certainly not very high.

If there are any at all, it is too high.

**Mr. N. Foster:** I think we mention that too; we do not condone any problems. I will return to your point, because I think we are into hypothetical situations. In the case that you are putting forward, the fellow must have somehow felt there was a problem to go to his own private practitioner, to ask him to take his blood pressure. He is going every six months to an aviation specialists who is doing all that. So something developed to make him feel that he had better go to his own doctor. He was not too sure whether something was wrong. He did not want to go to the aviation specialist, because his licence was there.

Now, if that is the case, all I am suggesting is this: If it is serious enough to make him go to the doctor, it is serious enough not to let him fly, because he will be taking medication. And that is what he is going to do. If he is of the very small percentage who would try to fly in any case, with a known ailment, I would suggest there are other ways around his going to his private practitioner. He could go to other countries; in fact, that has already been suggested.

If he suspects he has a serious problem, and has the type of personality that would continue to operate an aircraft in any case, then there are ways he can handle that. If he thought the problem was serious enough that his licence might be jeopardized, he could go to England to have that symptom looked at. We are getting very hypothetical in that situation.

What I am suggesting is that it is not that type; it is the average person who has some symptoms that make him want to go to his own doctor between regular medicals. He wants to bear his soul; he wants to explain what his symptoms are. If this proposed act comes into force, we feel there will be a percentage of people who will not feel the ability to be able to

## [Translation]

ments évidents, comme par exemple dans les cas d'hypertension, sont obtenus au cours des visites médicales que le pilote doit passer régulièrement chez le médecin du ministère des Transports.

**M. Horner:** Mais ce sont des difficultés qui peuvent surgir subitement. J'ai entendu parler de gens dont la tension artérielle était normale, et dont la tension est montée en flèche en trois semaines seulement.

On peut les traiter avec des médicaments hypotenseurs pendant un certain temps et ils peuvent cesser de prendre ces médicaments par la suite. Je ne vous dis pas qu'un pilote de ligne aurait plus que d'autres tendance à agir ainsi, mais ce sont des choses qui se produisent dans la population en général. C'est ce que vous dites dans votre mémoire qui me dérange:

Nous devons tout d'abord avoir présent à l'esprit le fait que les catastrophes aériennes causées par une affection connue mais non déclarée ne sont pas très nombreuses.

A mon avis, s'il y en a une seule, c'est déjà trop.

**M. N. Foster:** Je crois que nous en disons autant; nous n'acceptons aucun de ces problèmes. Mais, j'y reviendrai, car je pense que nous débattons des situations hypothétiques. Dans le cas dont vous parlez, l'intéressé devait bien se douter que quelque chose n'allait pas, puisqu'il a consulté son propre médecin et lui a demandé de prendre sa tension. Tous les six mois, ces pilotes doivent subir un examen médical effectué par un spécialiste de l'aéronautique, qui procède à tous les examens d'usage. Le pilote en question a donc dû ressentir quelque chose de particulier qui l'a incité à se rendre chez son médecin. Il n'était pas absolument certain d'avoir un problème; il ne voulait pas s'adresser au spécialiste du ministère, car sa licence était en jeu.

Si c'est le cas, voici ce que je propose: si un pilote est amené à consulter un médecin par ce genre de problème de santé, on doit juger que la situation est assez grave pour l'empêcher de piloter, car il devra prendre des médicaments. C'est ce qu'il devra faire. S'il appartient au très petit nombre de pilotes qui tenteraient de faire quand même leur travail, bien qu'ils souffrent d'une affection connue, je pense qu'il pourrait trouver d'autres façons de contourner la difficulté sans se présenter chez son médecin. Il pourrait s'adresser à un médecin à l'étranger; on en a déjà parlé.

S'il pense souffrir d'une affection grave, et s'il est du genre à vouloir continuer de piloter son avion de toute façon, il peut trouver des solutions de rechange. S'il craint que son problème soit suffisamment sérieux pour mettre en jeu sa licence de pilote, il pourrait se faire examiner par un médecin en Angleterre. Mais nous avançons vraiment des hypothèses maintenant.

Ce n'est pas de ce genre de personnes dont je veux parler; je vous parle d'une personne ordinaire qui a certains symptômes qui la pousseraient à se rendre chez son médecin entre les examens médicaux ordinaires qu'elle subit. Elle veut s'ouvrir, elle veut pouvoir expliquer ses symptômes librement. Si ce projet de loi était adopté, nous pensons qu'un certain nombre

[Texte]

do that any longer. They will not go to their doctor or volunteer all the information. They will go to some other area to get the information they require.

**The Chairman:** Thank you, Captain Foster. We have that point; it has come up several times.

We are going to suspend this sitting momentarily, for 30 seconds or a minute. We have a very important witness before us, but we have two other parties who want to appear. They are sitting in the audience. We are going to cut the second round down to three minutes as we move around. We may have to have a third round.

Okay, the sitting is suspended for the moment. Do not anyone move for this great Karsh shot.

• 1103

• 1104

**The Chairman:** Okay. We are back in session. Mr. Rompkey.

**Mr. Rompkey:** What percentage of pilots in Canada are represented by your association, and who, if anybody, represents the other pilots in Canada? Do you know what percentage of pilots are not represented by anybody?

**Mr. Keenan:** CALPA represents approximately 3,000 pilots, and Captain Foster mentioned the airlines. They represent the two major national carriers, Air Canada and CP Air, the regional carriers and, in addition, Air Ontario. CALPA does not represent the pilots of Wardair. This is the only large carrier whose pilots are not represented by CALPA. As far as the other pilots are concerned, a relatively small number are represented by other trade unions.

• 1105

COPA, the Canadian Owners and Pilots Association, which I believe has already appeared before your committee, represents a large group of pilots. But I would think the majority are probably unrepresented.

**Mr. Rompkey:** So we do not know how many pilots there are in Canada, but you represent 3,000 out of . . . Does anybody in the room know how many pilots there are in Canada? There are 90,000 pilots in Canada? That starts to put it in perspective.

That interested me, because I appreciate we are hearing from a group that represents, while they are very professional and experienced pilots, a minority group among pilots in Canada. I am just asking this for my own information. What we have to wrestle with is a law that will apply to all pilots across the country.

[Traduction]

de personnes ne se sentiraient plus libre d'agir ainsi. Elles ne se rendraient plus chez le médecin et ne donneraient plus librement tous les renseignements médicaux qui les concerneraient. Elles se rendraient ailleurs pour obtenir les renseignements médicaux qui les intéressent.

**Le président:** Merci, commandant Foster. Nous avons bien compris le problème; il en a été question à plusieurs reprises.

Nous allons interrompre la séance pendant une ou deux minutes. Nous avons devant nous un témoin fort important, mais deux autres témoins désirent aussi comparaître. Ils sont dans la salle. Nous allons réduire le temps de parole du deuxième tour à trois minutes. Nous allons peut-être devoir faire un troisième tour.

Bien, la séance est levée momentanément. Que personne ne bouge; cet émule de M. Karsh va nous prendre en photo.

**Le président:** Très bien. Nous reprenons nos travaux. Monsieur Rompkey.

**M. Rompkey:** Quel pourcentage de pilotes canadiens sont représentés par votre Association, et qui représente les autres pilotes du Canada? Sont-ils représentés? Pouvez-vous nous dire combien de pilotes ne sont représentés par aucune association?

**M. Keenan:** L'ACPL représente environ 3,000 pilotes, et le commandant Foster a énuméré les sociétés aériennes. L'Association représente les pilotes de ligne au service des deux grands transporteurs nationaux, Air Canada et le Canadien Pacifique, les transporteurs régionaux et aussi Air Ontario. L'ACPL ne représente pas les pilotes de Wardair. C'est la seule grande société aérienne dont les pilotes ne sont pas représentés par l'ACPL. Quant aux autres pilotes, un petit nombre, toute proportion gardée, de ces derniers sont représentés par d'autres syndicats.

L'Association des propriétaires d'aéronef et de pilotes du Canada, la COPA, qui a déjà comparu devant votre Comité, si je ne m'abuse, représente de nombreux pilotes. Mais, à mon avis, la majorité des pilotes ne sont sans doute pas représentés.

**M. Rompkey:** Donc, nous ne connaissons pas le nombre total de pilotes au Canada, mais vous représentez 3,000 d'entre eux. Quelqu'un sait-il combien il y a de pilotes au Canada? Il y a 90,000 pilotes au Canada? Cela nous permet de mettre les choses en perspective.

Je voulais connaître ce chiffre, car, bien que je comprenne que votre association représente des pilotes d'expérience, très professionnels, il s'agit quand même d'un groupe minoritaire si l'on tient compte de tous les pilotes canadiens. Je posais la question pour mon information personnelle. Ce qu'il nous faut, c'est une loi qui pourra s'appliquer à tous les pilotes du pays.

[Text]

**Mr. N. Foster:** Mr. Chairman, certainly we represent only 3,000 of whatever the figure is; 90,000, if that is accurate. But I do not think we can lose sight of the fact that those 3,000 pilots are doing the majority of the flying.

**Mr. Rompkey:** Yes, I appreciate that.

**Mr. N. Foster:** These people are doing it as a profession daily, not just holding a licence they may exercise once every six months.

**Mr. Rompkey:** The majority of the flying is in heavily populated areas. But a concern of the committee is transportation in remote and rural areas, particularly in northern Canada. Some of the most dramatic accidents we have seen have been in remote parts of Canada, and indeed Dubin has made recommendations on those too. I suspect the inception of Dubin was as a result of some of those rural accidents. We have to be concerned about flying conditions in the north, in the Arctic, and also with the people who do the flying there. It is safe to say, I think, that CALPA pilots are probably not getting into some of those areas I am thinking about. That is why I was trying to get at my questions.

The only other thing I wanted to go back to was the tribunal. I wondered if there was some way of not holding up the process; because your main point seemed to be you did not want the process held up. Is there some way of limiting the time process in which the tribunal can operate? I hesitate to bring the Senate into a committee of the House of Commons, but the Senate now has a timeframe in which you can work; and indeed if the present government has its way, it will have a more limited timeframe in which it can work. Can we apply a model like that to the tribunal, to meet my earlier point that really the buck stops with the Minister, and he does have, and I believe should have, the ultimate authority? Is there some way of modifying the process so a time limit is placed upon the tribunal doing this work?

**Mr. Keenan:** I believe you are referring to our comment that in certain cases if the tribunal's jurisdiction is restricted only to either confirming the Minister's decision or sending it back to him, a case could be continuously shunted back and forth. What we would suggest is two things: that you do not so restrict the jurisdiction of the tribunal, so that it would make any determination that it would deem appropriate under the circumstances; or if it is restricted, that it only be restricted once. In other words, if the tribunal determines that it will not confirm the Minister's decision and sends it back to the Minister for reconsideration, whatever decision at that point the Minister makes would be taken to the tribunal, it would be subject to the tribunal's jurisdiction, but in that case the tribunal would have full jurisdiction.

**Mr. Angus:** I want to follow up on the tribunal as well. There is a suggestion that given the importance of such a body, it should not only deal with all situations from here on in but should be available as an appeal of decisions handed down

[Translation]

**M. N. Foster:** Monsieur le président, il est vrai que nous ne représentons que 3,000 des 90,000 pilotes au Canada, si ce chiffre est exact. Mais nous ne devons pas oublier que ces 3,000 pilotes sont ceux qui effectuent la plupart des vols au Canada.

**M. Rompkey:** Oui, je comprends cela.

**M. N. Foster:** Les personnes que nous représentons pilotent des avions quotidiennement, c'est leur profession; ce ne sont pas de simples détenteurs de licence qui s'en servent tous les six mois.

**M. Rompkey:** La majorité des vols sont effectués dans des régions où la population est très dense. Mais le transport dans les régions éloignées ou rurales, notamment le nord du Canada, constitue l'une des préoccupations du Comité. Certaines catastrophes aériennes se sont produites dans des régions éloignées du Canada et, d'ailleurs, la Commission Dubin a formulé des recommandations à cet effet aussi. Je pense même que cette commission a été mise sur pied à la suite de certains de ces accidents en région rurale. Nous devons nous préoccuper des conditions de vol dans le Nord, dans l'Arctique, et aussi des pilotes qui effectuent les vols dans ces régions. Je crois qu'il est juste de dire que les pilotes de l'ACPL ne sont pas ceux qui effectuent les vols dans les régions dont je vous parle. C'est le pourquoi des questions que j'ai posées.

Je voulais reparler du tribunal, pour conclure. Je me demandais s'il n'y aurait pas une façon d'accélérer le processus; car votre préoccupation première semblait être l'élimination des retards. Y aurait-il une façon de limiter, dans le temps, les procédures de ce tribunal? J'hésite à faire allusion au Sénat devant un comité de la Chambre des communes, mais le Sénat dispose maintenant d'échéanciers qui facilitent le travail; et, d'ailleurs, si le gouvernement actuel arrive à ses fins, il limitera aussi la durée de certaines procédures. Un tel modèle ne pourrait-il pas s'appliquer au tribunal et ceci rejoint ce que je disais plus tôt, c'est-à-dire que la responsabilité ultime appartient au ministre; n'est-ce pas lui qui détient l'autorité finale en la matière? Cela devrait être le cas, à mon avis. Ne pourrait-on pas modifier le processus afin de limiter le temps que peut prendre le tribunal qui effectue ce travail?

**M. Keenan:** Vous faites sans doute allusion à notre commentaire selon lequel, dans certains cas, si la compétence du tribunal se limite à la possibilité de confirmer la décision du ministre ou de la lui renvoyer, on peut ainsi se renvoyer la balle pendant très longtemps. Nous aurions deux propositions à faire: que vous ne limitiez pas ainsi la juridiction du tribunal, qui pourrait ainsi rendre tout décret qu'il estimerait juste dans les circonstances; ou encore, si vous limitez cette juridiction, ne le faites qu'une fois. En d'autres termes, si le tribunal décide de ne pas confirmer une décision prise par le ministre et lui renvoie la cause pour qu'il l'étudie à nouveau, la décision prise par le ministre par la suite serait re-soumise au tribunal, qui aurait juridiction en la matière, mais, à ce stade-là, il aurait pleine juridiction.

**M. Angus:** J'aimerais aussi vous interroger à propos de ce tribunal. Vu l'importance d'une telle instance, certains proposent que ce tribunal ne devrait pas seulement avoir droit de regard sur toutes les situations litigieuses dorénavant, mais

[*Texte*]

prior to the coming into effect of this proposed act. Could you respond to that suggestion? Would you be supportive of that kind of procedure?

**Mr. Keenan:** If that would be practical under the law, we would certainly be supportive of that procedure, because there are outstanding, right now, a large number of enforcement and violation cases where no procedures are available. I am involved in some cases that are just going around the court procedure now. There is no possibility of a decision on the merit but only on the procedural aspects.

• 1110

**Mr. Angus:** The second question concerns the medical requirements again. Contrary to a suggestion made, there is no requirement in the act before us that a licence holder must tell his physician. It says something to this effect, that where a physician believes on reasonable grounds that a patient is a flight crew member, etc. Would you be comfortable with wording that did require a member of your association to advise his personal physician as to the nature of his employment; i.e., that he is a holder of a particular licence which has a certain medical requirement for it?

**Mr. Keenan:** I think it would be appropriate for an individual to be fully candid with his physician, including revealing the type of profession that he has. We do not see it, however, as particularly enforceable in the circumstances. Therefore, we probably would not see it as a proper subject for legislation.

**Mr. Angus:** I would agree with you that it is not enforceable. Unfortunately, it may only be a tool to be used after the fact, in the event there has been a serious problem that results in some litigation. It may be found that the licence holder did not properly advise his physician or her physician of the type of employment. Therefore, I think you can understand where I am going on that.

**Mr. Keenan:** I do understand the purpose of your suggestion, sir. We support it in principle, but we would not support its introduction into the legislation.

**Mr. Angus:** I guess it would suggest then, if it is not enforceable, that the whole proposed section 5.5 on those grounds alone is questionable.

**Mr. Keenan:** Mr. Chairman, I would agree with that particular hypothesis. We have deliberately avoided entering into a discussion of the enforceability of proposed section 5.5, equality under the law with the provision for deference to provincial legislation; the enforceability of the obligation, given the deference to provincial legislation, and the codes of ethics that are sanctioned in various provinces. It is a very complex problem and we did not see it as being the problem that concerned us most.

We are not objecting to proposed subsection 5.5 on a procedural basis or on the difficulty in enforcing proposed subsection 5.5. We are objecting to it on a substantive basis.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Those are all the questions I have.

[*Traduction*]

devrait aussi être une cour d'appel pour les décisions rendues avant l'entrée en vigueur de ce projet de loi. Que pensez-vous de cette suggestion? Y souscririez-vous?

**M. Keenan:** Nous serions certainement d'accord, s'il s'avère que cette procédure est pratique et conforme à la loi, car, à l'heure actuelle, il y a un grand nombre de cas d'infractions en suspens pour lesquels aucune procédure, aucun recours n'est prévu. Certaines des affaires dont je m'occupe vont être bientôt jugées. Le tribunal ne statuera pas sur le bien-fondé de l'affaire, mais uniquement sur les questions de procédure.

**M. Angus:** Je voudrais de nouveau aborder l'aspect médical de la question. Contrairement à ce qui a été dit, la loi ne stipule pas qu'un détenteur de licence doit décliner sa profession à son médecin. Le projet de loi dit que, lorsqu'un médecin a des raisons de croire qu'un de ses patients est membre d'un équipage, etc. Accepteriez-vous que la loi exige que les membres de votre Association dévoilent leur profession à leur médecin, lui disent qu'ils sont détenteurs d'une licence qui exige un certain état de santé.

**M. Keenan:** Il devrait, à mon avis, être tout à fait franc avec son médecin et lui dévoiler sa profession. Mais nous ne voyons pas comment cette disposition pourrait être appliquée dans les circonstances actuelles. Par conséquent, nous préfererions que la loi ne l'exige pas.

**M. Angus:** On pourrait effectivement difficilement l'appliquer, je suis d'accord. Malheureusement, cet argument pourrait être utilisé après coup, au cas où des problèmes graves devaient entraîner des poursuites judiciaires. On pourrait constater que le détenteur d'une licence n'a pas informé en bonne et due forme son médecin de sa profession. Mais je suppose que vous comprenez où je veux en venir.

**M. Keenan:** Je comprends fort bien, monsieur. Nous n'y voyons aucun inconvénient, mais nous préfererions que la loi n'en fasse pas état.

**M. Angus:** Dans ce cas, si on ne peut l'appliquer, l'article 5.5 tout entier peut être contesté pour ces mêmes raisons.

**M. Keenan:** Monsieur le président, j'en conviens entièrement. Nous avons délibérément évité de discuter de l'applicabilité de l'article 5.5, de l'égalité devant la loi alors que les lois provinciales priment en la matière; nous ne voulons pas discuter de l'applicabilité de l'obligation ainsi faite, étant donné que les lois provinciales et les codes de déontologie des diverses provinces l'emportent dans ce cas-là. Ce problème est très complexe et n'est pas celui qui nous inquiète le plus.

Nous ne nous opposons pas à l'article 5.5 pour des raisons de procédure ou parce qu'il serait difficile de l'appliquer. Nous nous y opposons quant à son fond.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Je n'ai plus d'autres questions à poser.

[Text]

**The Chairman:** Excellent. Right on the time of three minutes. Are there any other questioners? I think we have had a pretty full discussion and I want to thank you, Mr. Keenan and Captain Foster, for appearing. We will try to wrestle with how to interpret all these views and then put them into legislation. Thank you very much.

**Mr. Keenan:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Angus:** Before we move on, may I raise one point with the committee?

Throughout the presentation this morning, as well as the ones last week, we have had some gaps in our knowledge as a committee. I think part of that may be the fact we do not have the proposed regulations that go with this particular bill in front of us. For the sake of the record, I will just repeat the request by my colleague, Mr. Benjamin, when this bill was first debated, that we do ask for the regulations to be distributed to us.

**The Chairman:** Mr. Angus, we are obviously going to discuss that when we get into clause-by-clause study. Perhaps you could raise your point then. Let us get on with the witnesses. Mr. Benjamin made a very good speech. That is a persistent and consistent point raised in these types of things.

**Mr. Angus:** In fact, you even raised it yourself at one time.

**The Chairman:** I may have raised it myself in times gone past, but let us get on with the witnesses. Let us find out where we go from here.

I now call on the Canadian Association of Optometrists. Their brief has been circulated. Gentlemen, please identify yourselves. We have your brief. It came late yesterday afternoon. I have seen your brief and some of the things we have been discussing are going to be repeated. I hope members will keep that in mind when questioning.

• 1115

Mr. Lambert.

**Mr. Gérard Lambert (Executive Director, Canadian Association of Optometrists):** Mr. Chairman and members of the committee, we thank you for having invited the Canadian Association of Optometrists to present its brief respecting Bill C-36.

Appearing on behalf of the Canadian Association of Optometrists are Dr. Roland des Grosseilliers, Past President of the Canadian Association of Optometrists; Dr. Lorne Hart, Optometric Consultant to the Canadian Society of Aviation Medicine; Mr. Y.A. George Hynna, Legal Counsel to the Canadian Association of Optometrists and yours truly, Gerard Lambert, Executive Director of the Canadian Association of Optometrists.

Dr. Roland des Grosseilliers.

[Translation]

**Le président:** Parfait. Vous venez tout juste d'épuiser vos trois minutes. D'autres députés ont-ils des questions à poser? Je crois que nous avons fait à peu près le tour de la question et permettez-moi de vous remercier, monsieur Keenan et monsieur Foster, d'avoir comparu devant nous. Nous allons voir comment nous pourrions interpréter tous ces points de vue et les intégrer à la loi. Merci infiniment.

**M. Keenan:** Merci, monsieur le président.

**M. Angus:** Avant de continuer, puis-je poser une question?

Pendant l'exposé qui nous a été présenté ce matin, et pendant ceux de la semaine dernière également, nous avons constaté que nous avions certaines lacunes. Et c'est peut-être dû en partie au fait que nous n'avons pas les règlements qui accompagnent ce projet de loi. Je voudrais simplement répéter officiellement ce que mon collègue, M. Benjamin, avait demandé lorsque ce projet de loi a été étudié pour la première fois, à savoir, que nous obtenions les décrets d'application ad hoc.

**Le président:** Monsieur Angus, nous en discuterons lorsque nous passerons à l'étude article par article du projet de loi. Peut-être pourriez-vous alors reposer votre question. Passons maintenant aux autres témoins. M. Benjamin a prononcé un très bon discours et ce point est constamment soulevé lorsqu'on discute de projets de loi.

**M. Angus:** D'ailleurs, vous l'avez demandé vous-même à un moment donné.

**Le président:** Peut-être l'ai-je fait par le passé, mais écoutons maintenant nos témoins. Reprenons notre étude.

Je demanderais maintenant aux représentants de l'Association canadienne des optométristes de bien vouloir se présenter à la table. Leur mémoire a déjà été distribué. Messieurs, veuillez s'il vous plaît vous nommer. Nous avons reçu votre mémoire tard hier après-midi. Je l'ai lu, et certaines questions que vous soulevez ont déjà fait l'objet de discussions ici. J'espère que les membres du Comité s'en souviendront lorsqu'ils poseront des questions.

Monsieur Lambert.

**M. Gérard Lambert (directeur exécutif, Association canadienne des optométristes):** Monsieur le président, nous vous remercions de même que les membres du Comité de nous avoir invités à présenter notre mémoire concernant le projet de loi C-36.

Voici les personnes qui comparaissent au nom de l'Association canadienne des optométristes: le docteur Roland des Grosseilliers, président de l'Association canadienne des optométristes, le docteur Lorne Hart, expert-conseil en optométrie à la *Canadian Society of Aviation Medicine*, M. Y.A. George Hynna, conseiller juridique de l'Association et moi-même, Gérard Lambert, directeur exécutif de l'Association canadienne des optométristes.

Docteur Roland des Grosseilliers.

## [Texte]

**Dr Roland des Groseilliers (Association canadienne des optométristes):** L'Association canadienne des optométristes représente plus de 2,300 optométristes qui répondent chaque année aux besoins de quelque 7 millions de Canadiens en matière de vision.

Fidèle à son objectif d'assurer aux Canadiens les plus hautes normes de soins de la vue, l'Association canadienne des optométristes présente ses instances dans l'espoir qu'elles puissent être utiles dans l'établissement d'un système efficace et pratique pour l'application des normes nécessaires à la sécurité aérienne.

Bien que les dispositions proposées à l'article 5.5 du projet de loi C-36 au sujet des renseignements à communiquer au ministre à l'égard des personnes titulaires de documents d'aviation canadiens s'appliquent à la fois aux médecins et aux optométristes, l'Association canadienne des optométristes ne présente que la perspective des optométristes.

L'Association canadienne des optométristes veut parler en particulier des paragraphes 5.5(1), (4) et (5) du projet de loi, dans la mesure où ils ont des répercussions pour les optométristes.

We are here to speak only on behalf of the Canadian Association of Optometrists. Though our problems are the same faced by the Canadian Medical Association, we do have a slightly different perspective on it. These are the specific provisions that we have made.

Proposed paragraph 5.5(1), opinion as a precondition: Proposed paragraph 5.5(1) places a mandatory obligation on the optometrist to report to the Minister. While the "shall" is clear, the obligation is mired in complex and cumulative precondition which must be satisfied before the report must be made. The optometrist is left in doubt as to when and under what circumstances he must report. In the proposal the optometrist must, as a precondition to reporting, believe on reasonable grounds that a patient is a holder of a Canadian aviation document; know that the Canadian aviation document imposes standards of medical fitness; have formed an opinion that the patient has a medical condition that is likely to constitute a hazard to aviation safety.

The most serious problem is with the last of these preconditions. It leads to subjective opinion, which may vary from optometrist to optometrist, as to what condition is likely to be a hazard. In practice its application will be spotty. No guidelines are provided. The optometrist, who is informed and knowledgeable about aviation requirements and standards, will have an entirely different level of opinion compared to the optometrist who is not.

Curiously, although the optometrist, as a precondition to the operation of the proposed section, is required to have knowledge that the Canadian aviation document impose standards of medical fitness, the opinion he has to form of the patient's condition is not related to those standards. Rather, it is a vague requirement for a subjective view of the likelihood of the patient's condition constituting a hazard. At the very least the opinion should be whether the patient's condition meets or

## [Traduction]

**Dr. Roland des Groseilliers (The Canadian Association of Optometrists):** The Canadian Association of Optometrists represents more than 2,300 optometrists who serve the vision needs of some seven million Canadians every year.

In keeping with its goals to ensure the highest standards of vision care to Canadians, the Canadian Association of Optometrists puts forward these recommendations with the hope that they will be of assistance in setting up an effective and workable system for ensuring maintenance of the standards necessary for aviation safety.

While the legislative proposals contained in section 5.5 of Bill C-36 for reporting to the Minister with respect to persons holding Canadian aviation documents cover both physicians and optometrists, the Canadian Association of Optometrists' recommendations are made only from the perspective of optometrists.

The Canadian Association of Optometrists addresses specifically sections 5.5(1), (4) and (5) insofar as these proposed subsections have an impact on optometrists.

Nous prenons la parole au nom de l'Association canadienne des optométristes. Bien que nous fassions face aux mêmes problèmes que l'Association médicale canadienne, nous voyons les choses un peu différemment. Voici les dispositions particulières que nous avons élaborées.

Projet d'article 5.5(1)—L'opinion comme condition préalable. L'article 5.5(1) oblige l'optométriste à communiquer son avis au ministre. Même si le mot «doit» est assez clair, l'obligation est délayée dans des conditions préalables complexes et cumulatives à satisfaire avant la communication. En fin de compte, l'optométriste ne sait pas trop quand ni dans quelles circonstances il doit faire part de son avis. Selon la proposition, l'optométriste doit, avant de communiquer des renseignements au ministre, avoir des motifs raisonnables de croire que son patient est titulaire d'un document d'aviation canadien, savoir que le document d'aviation canadien est assorti de normes médicales, et estimer que l'état de l'intéressé est susceptible de constituer un risque pour la sécurité aérienne.

Le problème le plus grave concerne la dernière de ces conditions préalables. Ce qui est susceptible de constituer un risque dépend d'un avis subjectif, qui peut varier d'un optométriste à l'autre. Dans la pratique, l'application de cette condition préalable ne sera pas uniforme. Il n'y a aucun principe directeur. L'avis d'un optométriste bien informé et au courant des exigences et des normes de l'aviation sera bien différent de celui d'un autre.

Curieusement, même si l'optométriste doit savoir, avant que cet article ne puisse s'appliquer, que le document d'aviation canadien est assorti de normes médicales, l'opinion qu'il doit se faire de l'état du patient ne concerne pas ces normes, mais plutôt une vague obligation de croire, de façon subjective, que l'état du malade est susceptible de constituer un risque. A tout le moins, cette opinion devrait porter sur la question de savoir si l'état du malade répond ou non aux normes de vision du

## [Text]

does not meet the vision standards of the relevant Canadian aviation document in order that the optometrist have an objectively established point of departure for forming his opinion. Alternatively, the obligation to report should be predicated on a finding that the patient falls short of standards set by some such body as the ICAO.

• 1120

Therefore, the first recommendation is: Accordingly, the Canadian Association of Optometrists recommends that the opinion of the optometrist set up in proposed paragraph 5.5(1) as a precondition to his obligation to report to the Minister, be an opinion as to whether there is a likelihood that the holder of a Canadian aviation document does not meet the standards of fitness imposed by such document or, alternatively, established by some such body as ICAO.

Proposed paragraph 5.5(1), (b) and (c), require the optometrist to check within 72 hours with the Minister as to whether the patient has reported; and if the patient has not, then himself to inform the Minister of the patient's condition.

It is an unacceptable burden on the optometrist to be put into such a detective and policing role. Ascertaining from the Minister whether the patient has reported may be difficult, having regard to the location of the optometrist in relation to departmental offices across the country, finding the responsible person in this department office, holiday periods and so on. Certainly, to have to do so within 72 hours is unrealistic.

A much simpler, clear cut and time-saving scheme would be where the optometrist simply files with the department a report of his examination, with such delay, if necessary, to allow the patient himself to satisfy his personal requirement to report.

Therefore, recommendation 2 is that the requirement to inform the Minister be simply to file a report, without any requirement to investigate whether the patient has reported.

Proposed subsection 5.5(4) relieves the optometrist of the duty to inquire whether the patient has reported, and then to report if in so doing the optometrist would contravene a law of the province in which he practises. If the information is given, proposed subsection 5.5(5) makes it privileged and no person would be required to disclose it or give evidence relating to it, and the information is not to be used in legal, disciplinary or other proceedings.

The fundamental point of departure in this is the confidential nature of the optometrist-patient relationship. The Canadian Association of Optometrists believes that the provision of optimum vision care to the public requires the maintenance of this relationship. An exceptions should be made only when it is absolutely clear that the greater public good requires that an optometrist pass on information about a patient's condition to a public authority, and then only in circumstances where the obligation is clear and unequivocal

## [Translation]

document d'aviation canadien pertinent, de manière que l'optométriste ait un point de référence objectif pour se former une opinion. Ou encore, il ne doit être tenu de faire part de son avis que s'il constate que le patient ne répond pas aux normes établies par un organisme comme l'OACI.

Voici donc notre première recommandation: Que l'opinion de l'optométriste qui, selon le paragraphe 5.5(1), est une condition préalable de l'obligation de communiquer des renseignements au ministre soit une opinion sur la question de savoir s'il est probable que le titulaire d'un document d'aviation canadien ne répond pas aux normes médicales dont ce document est assorti ou qui sont établies par un organisme comme l'OACI.

Les projets d'articles 5.5(1)b) et c) obligent l'optométriste à vérifier, dans les 72 heures, auprès du ministre si l'intéressé lui a signalé son état et, si l'intéressé ne l'a pas fait, à lui-même informer le ministre de l'état de l'intéressé.

Obliger l'optométriste à jouer ce rôle de détective et de police, c'est lui imposer une responsabilité inacceptable. Il peut être difficile de vérifier auprès du ministre si l'intéressé lui a signalé son état, compte tenu de l'endroit où se trouve l'optométriste par rapport aux bureaux du ministère dans les diverses régions du pays, de la difficulté de trouver la personne compétente aux bureaux du ministère, des congés, et ainsi de suite. En tout cas, il n'est pas réaliste d'exiger que cela se fasse dans les 72 heures.

Un mécanisme clair et beaucoup plus simple, et qui ferait épargner du temps, consisterait à obliger l'optométriste à tout simplement envoyer au ministère un rapport de son examen, sous réserve d'un délai suffisant, au besoin, pour permettre à l'intéressé lui-même de satisfaire à son obligation personnelle.

Par conséquent, l'Association canadienne des optométristes recommande en deuxième lieu: Que l'obligation d'informer le ministre ne soit qu'une simple obligation d'envoyer un rapport, non assortie de l'obligation de chercher à savoir si l'intéressé a signalé son état.

Le projet d'article 5.5(4) soustrait l'optométriste à l'obligation de voir si l'intéressé a signalé son état, puis de le faire lui-même, si cela devait amener l'optométriste à contrevenir à une loi de la province où il exerce sa profession. Si les renseignements sont communiqués, l'article 5.5(5) les protège, et personne ne serait tenu de les communiquer ou de témoigner à leur sujet, et ils ne pourraient être utilisés dans des procédures judiciaires, disciplinaires ou autres.

Le point de départ fondamental dans ce cas-ci est la nature confidentielle de la relation entre l'optométriste et son patient. L'Association canadienne des optométristes est d'avis que, dans l'intérêt des meilleurs soins de la vue pour le public, il faut maintenir cette relation. Il ne peut y avoir d'exception que lorsqu'il est absolument clair que le bien commun supérieur exige qu'un optométriste communique des renseignements sur l'état d'un patient à une autorité publique, et seulement dans des circonstances où l'obligation est claire et non équivoque et

## [Texte]

and does not subject the optometrist to legal or professional censure or civil liability.

We make the assumption that the interests of aviation safety advanced by Bill C-36 requires such an exception.

Proposed subsection 5.5(4) raises several issues. First, it is likely to have uneven application across the country. At least in some provinces the requirement to abide by confidentiality provisions of the relevant optometrists' code of ethics has the force of law through regulation. In any province with such provisions there would be no requirement to report. As a corollary to this, a holder of a Canadian aviation document with any doubts about his condition would be free to choose the province in which to consult an optometrist and thus circumvent the reporting requirement.

Moreover, proposed subsection 5.5(4) is unclear as to whether a "law of province" includes both statute and common law. It is suggested that the relief from reporting should apply, whether so doing would either contravene a statute or regulation of a province, or subject the optometrist to civil liability for passing on this information. Certainly it is unthinkable that federal law would require action which would result in a contravention of provincial law or which would attract civil liability.

A simple addition to the language of the subsection would clarify the point, to make it read in part "if compliance with either of those paragraphs would require the physician or optometrist to contravene, or would subject the physician or optometrist to civil liability under the law of the province in which he practises". Proposed subsection 5.5(5) does not provide immunity to the optometrist from civil liability for having reported; it merely seeks to have the reported information kept out of evidence in any kind of legal proceedings.

• 1125

The starting-off point is to make the information privileged. However, the proposed subsection does not make it clear whose privilege is involved. Normally it is the patient whose privilege it is to decide whether the privileged information may or may not be released. The use of the privilege concept in proposed subsection 5.5(5) leaves it unclear and subject to court interpretation as to whether the patient may call for the release of the information.

Therefore, the third recommendation is that proposed subsection 5.5(4) be amended to make it clear that there is no duty to report if in reporting the optometrist either contravenes a law of a province or exposes himself to civil liability under provincial law if compliance with either of those paragraphs would require the physician or the optometrist to contravene or would subject a physician or optometrist to civil liability under the law of the province in which he practises.

## [Traduction]

n'expose pas l'optométriste à une censure judiciaire ou professionnelle ou à une responsabilité civile.

Nous soulevons l'hypothèse que les intérêts de la sécurité aérienne que défend le projet de loi C-36 exigent pareille exception.

L'article 5.5(4) pose plusieurs problèmes. Tout d'abord, il sera difficile de l'appliquer uniformément dans toutes les régions du pays. Dans certaines provinces tout au moins, la réglementation donne force de loi à l'obligation de se conformer aux dispositions de confidentialité du code d'éthique des optométristes. Dans les provinces où il y a de telles dispositions, les optométristes ne seraient pas tenus de communiquer les renseignements. Par conséquent, le titulaire d'un document d'aviation canadien ayant des doutes sur son état serait libre de choisir la province où aller consulter un optométriste et pourrait très bien ainsi déjouer l'obligation de faire connaître son état.

En outre, l'article 5.5(4) laisse un doute sur la question de savoir si «une loi de la province» comprend le droit statuaire et le droit commun. Nous sommes d'avis que l'exonération doit s'appliquer si la communication contreviendrait à une loi ou à un règlement d'une province ou assujettirait l'optométriste à une responsabilité civile du fait de la communication des renseignements. Certes, il est impensable que la loi fédérale exige une chose qui obligerait à violer une loi provinciale ou qui entraînerait une responsabilité civile.

L'ajout de quelques mots au texte du paragraphe préciserait ce point. Il suffirait qu'il se lise: «... lorsque leur observation amènerait le médecin ou l'optométriste à contrevenir à une loi de la province où il exerce sa profession, ou l'exposerait à une responsabilité civile en vertu d'une loi de la province où il exerce sa profession.» L'article 5.5(5) n'accorde pas à l'optométriste l'immunité contre toute responsabilité civile pour la communication qu'il aurait faite; il vise tout simplement à interdire la production en preuve des renseignements communiqués lors de procédures judiciaires.

Il s'agit du départ de «protéger» les renseignements. Cependant, l'article ne dit pas à qui s'applique la protection. Normalement, c'est au patient de décider si les renseignements protégés peuvent ou non être communiqués. L'emploi du concept de la «protection» au paragraphe 5.5(5) fait qu'on peut se demander si le patient peut demander la communication des renseignements et que cela est laissé à l'interprétation des tribunaux.

L'Association canadienne des optométristes recommande en troisième lieu: Que soit modifié le paragraphe 5.5(4) de manière à bien préciser qu'il n'y a pas d'obligation de communiquer si cela oblige l'optométriste à contrevenir à une loi d'une province ou l'expose à une responsabilité civile en vertu d'une loi provinciale en stipulant «... lorsque leur observation amènerait le médecin ou l'optométriste à contrevenir à une loi de la province où il exerce sa profession, ou l'exposerait à une responsabilité civile en vertu d'une loi de la province où il exerce sa profession.»

## [Text]

Recommendation 4 is that proposed subsection 5.5(5) be changed to make it clear that the information provided shall not be disclosed or used, no matter at whose behest, in any of the proceedings or action mentioned, by removing any reference to privilege: Notwithstanding subsection (3), no person shall be required to disclose information provided pursuant to subsection (1) or (2) or to give evidence relating to any legal disciplinary or other proceedings. The information so provided shall not be used in any such proceedings.

Additional recommendation: The optometric profession is of the view that the terms "medical condition" or "medical fitness" as used in proposed subsection 5.5(1) are not apt to describe all conditions or information pertaining to vision. Recommendation 5, therefore, is that in proposed subsection 5.5(1) and in the title of the proposed section the term "optometric" be used instead of "medical" wherever it appears.

Further, the Canadian Association of Optometrists supports the view that it may be possible, through appropriate regulation or administrative procedures, to ameliorate some of the difficulties raised by proposed section 5.5. Therefore, recommendation 6 is that regulation or administrative procedures be developed whereby a person holding a Canadian aviation document be required, as a condition of being granted such a document, to identify himself as a person holding a Canadian aviation document and to give his consent to the reporting to the Minister by an optometrist consulted by him.

Now, there are three basic things we are really saying: we believe in the mandatory process of proposed section 5.5; we want to report, and not investigate to the department; and we require immunity for the reporting. In the general comment, it is seen that the Canadian Association of Optometrists understands that proposed section 5.5 of Bill C-36 would establish a mandatory scheme requiring that optometrists ensure that any health condition of a person holding a Canadian aviation document likely to constitute a hazard to aviation safety is reported to the minister.

The Canadian Association of Optometrists does not object to the principle of mandatory reporting. However, the scheme of mandatory reporting set out in proposed section 5.5 makes for uncertainty and unevenness in the reporting and puts an unnecessary onus on the optometrist, while not clearly exonerating him from possible civil liability for reporting information to the Minister.

Specifically, the Canadian Association of Optometrists' concerns are in the following areas: (a) although reporting is mandatory, there are no clear guidelines or standards underlying the reporting requirement; (b) the method and timeframe for reporting is unrealistic; and (c) there is no clear exoneration from liability for making a report to the Minister.

Thank you.

## [Translation]

La recommandation 4 de l'Association canadienne des optométristes est la suivante: Que le paragraphe 5.5(5) soit modifié pour préciser que les renseignements fournis ne peuvent être communiqués ni utilisés, peu importe qui les demande, dans n'importe laquelle des procédures ou actions mentionnées, par le retrait de toute mention de «protection». «Par dérogation au paragraphe (3), nul n'est tenu de communiquer les renseignements ou de témoigner à leur sujet dans des procédures judiciaires, disciplinaires ou autres et les renseignements ainsi fournis ne peuvent être utilisés dans ces procédures.»

Autres recommandations: La profession optométrique est d'avis que les mots «état» ou «normes médicales» utilisés au paragraphe 5.5(1) décrivent mal tous les états ou tous les renseignements concernant à la vision. La recommandation 5, par conséquent, demande qu'au paragraphe 5.5(1) et dans le titre de l'article, les mots «médicaux ou optométriques» remplacent le mot «médicaux» partout où il figure.

En outre, l'Association canadienne des optométristes se range à l'avis qu'il peut être possible, par une réglementation ou des procédures administratives appropriées, d'atténuer certaines des difficultés soulevées par l'article 5.5. Dans sa recommandation 6, plus particulièrement, l'Association canadienne des optométristes recommande: Que soient établis des règlements ou procédures administratives en vertu desquels une condition de la délivrance d'un document d'aviation canadien serait que le titulaire soit tenu de s'identifier comme titulaire d'un document d'aviation canadien et d'autoriser tout optométriste à communiquer des renseignements au ministre.

Nous soulevons trois points fondamentaux: nous croyons en la déclaration obligatoire prévue au projet d'article 5.5; nous voulons faire rapport au ministère et non pas enquêter pour lui; il nous faut, par conséquent, l'immunité dans les cas où nous faisons rapport. Vous verrez dans les commentaires généraux que l'Association canadienne des optométristes comprend que l'article 5.5 du projet de loi C-36 créerait un mécanisme obligeant les optométristes à veiller à ce que le ministre soit mis au courant de tout état de santé du titulaire d'un document d'aviation canadien qui serait susceptible de constituer un risque pour la sécurité aérienne.

L'Association canadienne des optométristes n'est pas contre le principe de la déclaration obligatoire. Cependant, le mécanisme de déclaration obligatoire que crée le paragraphe 5.5 comporte des incertitudes et des manques d'uniformité et impose un fardeau indû à l'optométriste, sans l'exonérer clairement de toute responsabilité civile à l'égard de la communication de renseignements au ministre.

Plus particulièrement, l'Association canadienne des optométristes s'inquiète des points suivants: a) même si la communication est obligatoire, l'obligation de communiquer ne repose pas sur des principes directeurs clairs ni sur des normes claires; b) le mode et le délai de communication sont irréalistes; et c) il n'y a pas d'exonération claire de responsabilité pour la communication au ministre.

Je vous remercie.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, doctor, for that brief, which is very succinct and very relevant.

I have for my questioners Mr. Tobin, Mr. Angus, and then . . .

**Mr. Tobin:** Thank you very much, Mr. Chairman. First of all, a brief comment . . .

**The Chairman:** I just wondered, Mr. Tobin, before you start . . . I know there is another witness, and I apologize in part because the Canadian Business Aircraft Association is here. It is 11.30 a.m. We are not trying to rush things unduly, but I am sort of inbetween saying that we could make sure we see them first thing at 3.30 p.m., and we know by that time we will be finished with the present party, or perhaps we could just take it by chance with the first round to see where we are and save everyone from coming back, and then get into clause-by-clause examination at 3.30 p.m. I just throw that suggestion out to you. Perhaps we will have the round and see how it goes, following which we could hopefully get on with the other witness. Let us proceed.

• 1130

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I think you have had a good thought. I just want to comment first of all and say that the brief presented by the Canadian Association of Optometrists is quite similar, and many of the concerns are in fact identical, to that given to this committee by the CMA, the Canadian Medical Association.

I have a couple of questions. First of all, to save the time of the committee let me ask whether or not your legal counsel has had an opportunity to discuss with the Department of Transport's legal counsel some of the specific amendments you propose; whether or not you are satisfied that in fact some, if not all, of your concerns are going to be met.

**Mr. des Groseilliers:** One point I would like to make is that one basic difference in our brief is that we did make the print large for every member of the committee to be able to read with facility.

**Some hon. members:** Oh, oh!

**Mr. des Groseilliers:** I will ask our legal counsel to answer that question.

**Mr. Y.A. George Hynna (Legal Counsel, Canadian Association of Optometrists):** Mr. Chairman, while we did have some discussions with representatives of the department last week, we have not had any discussions with legal counsel; at least I did not recognize the persons we spoke to as being legal counsel. So the bottom line is that we did air some of the concerns of the association with the representatives of the department, but we have not had any discussion with legal counsel or any detailed discussion from the point of view of actual or specific amendments.

**Mr. Tobin:** Let me ask you this question: Do you have any sense that some of these concerns are going to be met? This is the reason we have the process to go through a bill clause by clause—to clean up the wording, to clean up problems which

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie pour votre mémoire, docteur, il est très concis et très pertinent.

Les intervenants seront dans l'ordre: M. Tobin, M. Angus et ensuite . . .

**M. Tobin:** Merci beaucoup, monsieur le président. Une courte remarque, pour débiter . . .

**Le président:** Avant que vous ne commenciez, monsieur Tobin, je me demandais . . . Je sais que nous devons entendre un autre témoin, et je m'excuse, car les représentants de la *Canadian Business Aircraft Association* sont ici présents. Il est maintenant 11h30. Nous n'essayons pas de trop vous presser, mais j'hésite un peu. Nous pouvons décider de les faire comparaître à 15h30, et faire en sorte que nous aurons fini d'entendre ce témoin-ci ou peut-être que nous pouvons risquer un premier tour et voir où nous en serons afin d'essayer de vous éviter à tous d'avoir à revenir et ensuite nous pourrions commencer l'étude article par article du projet de loi à 15h30. Ce n'est qu'une suggestion que je vous fait. Attaquons le premier tour, et j'espère que nous pourrions entendre ensuite l'autre témoin. Commençons.

**M. Tobin:** Monsieur le président, c'est une excellente idée. Je voulais faire une remarque pour souligner que le mémoire de l'Association canadienne des optométristes est très semblable, en fait un grand nombre de préoccupations sont presque identiques, à celui que l'Association médicale canadienne nous a présenté.

Je voudrais poser quelques questions. Premièrement, pour gagner du temps, j'aimerais savoir si votre conseiller juridique a eu l'occasion ou non de discuter avec le conseiller juridique du ministère des Transports de certains amendements précis que vous proposez; est-ce que vous pensez que certaines de vos préoccupations, sinon toutes, trouveront réponse.

**M. des Groseilliers:** Je voudrais tout d'abord souligner une différence fondamentale dans notre mémoire: le texte est imprimé en caractère plus gros afin que les membres du Comité puissent le lire facilement.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. des Groseilliers:** Je vais demander à notre conseiller juridique de vous répondre.

**M. Y.A. George Hynna (conseiller juridique, Association canadienne des optométristes):** Monsieur le président, même si nous avons discuté avec les représentants du ministère la semaine dernière, nous n'avons pas encore rencontré leur conseiller juridique, du moins je n'ai considéré comme tel aucune des personnes à qui nous avons parlé. Il n'en demeure pas moins que nous avons fait connaître aux représentants du ministère les préoccupations de l'Association, mais nous n'avons pas discuté avec le conseiller juridique ni discuté de façon détaillée des amendements que nous proposons.

**M. Tobin:** Je vous pose cette question: Avez-vous l'impression qu'on répondra à certaines de vos préoccupations? C'est la raison pour laquelle nous avons une étude article par article du projet de loi—pour que le libellé soit plus conforme, pour

[Text]

had not been foreseen. My feeling is that this bill is going to see quite a few house-cleaning amendments. My sense is that with respect to the CMA there will be some acceptance of some of the recommendations put forward. I am merely trying to ascertain from you, before we go into a long, protracted questioning period, whether or not you have some sense that indeed some of the concerns you have raised here are going to be dealt with as we go through clause by clause. Then I have one specific question.

**Mr. Hynna:** Certainly we had a very sympathetic hearing, and I certainly came out with the impression that some of our current concerns were being considered and taken seriously, but as to which specific ones may ultimately come out in the wash, I cannot say.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, just one specific question. I have a great deal of sympathy for much of what has been said by the Canadian Association of Optometrists in their brief with respect to the fuzziness of some of the requirements in the bill, and in fact as to what they mean. I think you make a good case when you indicate that the matter of determining what presents a possible aviation hazard is a subjective question. Then you recommend that some criteria be established by somebody of the department or ICAO against which to measure the level of difficulty somebody has. But let me ask you, as a professional association of optometrists, how is that done?

You indicate in your brief that this is a very difficult, fuzzy-worded requirement because it calls for subjective opinion. Opinions may vary from optometrist to optometrist. This is quite true. Then you say that some standards should be set. Is it going to be easy to set standards? Who should do it? Should it be ICAO? Should it be the department? Should it be your association?

**Mr. des Groseilliers:** I think all three groups should really get together. I think ICAO does best set standards for the Canadian branch, and I think the ministry does relate to that. There are certain standards set for aviation, certain criteria which have to be met by the act currently. These are in different acts. The Highway Traffic Act has some very specific criteria that the individual has to meet to have the right to drive a car or a bus, and there are different standards for different types of licences. We are really recommending that the same attitude should be taken for civil aviation that highway traffic has; maybe different standards, but the same attitude should be used as a criteria so we will know objectively who passes the standard and who does not. Subjectively, well, you can change things, and that is why we feel it should not be a subjective response but a definite objective standard.

• 1135

**Mr. Tobin:** The bottom line is that the association wants to ensure that you are simply reporting that a standard has been met or has not been met and are not put in the position of

[Translation]

éliminer aussi les problèmes qui n'avaient pas été prévus. Personnellement, je crois que les amendements mettront un peu d'ordre dans le projet de loi. J'ai l'impression également que certaines recommandations de l'AMC seront acceptées. J'aimerais que vous me disiez, avant que nous nous engagions dans cette longue et dure période des questions, si, d'après vous, certaines de vos inquiétudes seront reprises lors de l'étude article par article. Je vous poserai ensuite une question plus précise.

**M. Hynna:** Je dois avouer qu'on nous écoute avec sympathie, et j'ai certainement eu l'impression que certaines de nos préoccupations actuelles seraient étudiées et prises au sérieux, mais je ne pourrais vous dire lesquelles connaîtront un heureux sort.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je voudrais simplement soulever cette question. J'ai beaucoup de sympathie pour la majorité des remarques que nous a faites l'Association canadienne des optométristes dans son mémoire au sujet des exigences un peu floues que contient le projet de loi et sur leur signification. Vous avez parfaitement raison lorsque vous dites que la détermination de ce qui constitue un danger possible dans le domaine de l'aviation est subjective. Vous recommandez ensuite que certains critères soient élaborés au ministère ou à l'OACI, qui permettrait de mesurer dans quelle mesure quelqu'un éprouve des difficultés. Pouvez-vous m'expliquer, en tant que représentant de l'Association professionnelle des optométristes, comment la chose pourrait se faire?

Vous avez dit dans votre mémoire que les exigences étaient très difficiles, très floues, qu'étant donné qu'elles font appel à une opinion subjective. Les opinions peuvent varier d'un optométriste à un autre. C'est tout à fait vrai. Vous dites ensuite que certaines normes devraient être élaborées. Est-ce que ce serait facile de le faire? Qui le fera? Serait-ce l'OACI? Le ministère? Est-ce que ce pourrait être votre association?

**M. des Groseilliers:** À mon avis, ces trois groupes devraient se rencontrer. L'OACI serait la mieux placée pour élaborer des normes pour la Direction de l'aviation canadienne, et je crois que le ministère le voit de cet oeil. Il existe des normes et des critères qui sont établis pour l'aviation et que la loi doit respecter. Ils figurent dans différentes lois. Le Code de la route comprend des critères très précis que doivent respecter les particuliers pour avoir le droit de conduire une voiture ou un autobus, et il existe également différentes normes pour divers genres de permis. Nous recommandons seulement d'adopter la même attitude envers l'aviation civile qu'envers la circulation sur les routes, avec des normes peut-être différentes, mais avec la même attitude afin que nous sachions en toute objectivité qui répond aux conditions et qui n'y répond pas. Quand les décisions sont subjectives, il est toujours possible d'interpréter différemment certains éléments, et c'est pourquoi nous pensons qu'il conviendrait d'adopter des normes objectives.

**M. Tobin:** En résumé, l'Association veut simplement savoir si les normes ont été ou non respectées et ne veut pas avoir à s'ériger en juge pour décider de l'aptitude d'une personne à exercer sa profession.

[Texte]

playing God in determining whether or not someone can carry on their means of livelihood.

**Mr. des Groseilliers:** That is right. We do not issue the licence; the department does, the ministry does. They should make the last judgment call on this; we only report what the individual has passed, what standard he has met. It is up to the ministry, we feel, to make that judgment of whether it is a hazard to the individual. But we would be most happy to help the ministry to set the standard of what we would consider a hazard.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, with a great deal of sympathy for the association, I congratulate them on a succinct brief, and I thank you for the time to ask questions.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Tobin. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, welcome, and thank you for giving us your thoughts.

We know that your organization, at the provincial levels, is already having to deal with the Highway Traffic Act and its requirements, particularly as it relates, I gather, to mandatory reporting of any impairment of vision. How is that working, according to your members? Is the reporting happening, or are a number of people erring on the side of the patient, giving them the benefit of the doubt as opposed to making sure the information is passed on to the MTC.?

**Mr. des Groseilliers:** I personally believe this is working very well. Needless to say, there are problems with the patient in certain cases, only by those we cannot help to meet the standard. For some of those who do not meet the standard it means that with certain types of help they will meet the standard, and they are usually very happy that such a system is applicable, because they can see the safety to others and to themselves also. But those who do not meet the standard, well, needless to say, they are annoyed with the system because it means either their livelihood will be affected or their pleasure time will be affected. And it is amazing how many legally blind people are driving automobiles today until they have to have their eyes examined and they do not meet the standard. It is scary. So it is good from our point of view, and the public does appreciate that the standards had been raised at that particular time, about seven years ago, and it is working well as a system.

**Mr. Angus:** One of the things we have been hearing in this committee is the sort of fear, because of the mechanism that is either in the bill or the alternate proposals, that in this case people are going to start avoiding their physicians. Is there any evidence in any of the provinces that there has been an avoidance of particularly commercial drivers seeing optometrists?

**Mr. des Groseilliers:** No. I think most commercial drivers—and I think, listening to the last witness, I have the same feeling that in aviation most commercial licence holders have

[Traduction]

**M. des Groseilliers:** C'est exact. Nous ne délivrons pas la licence, c'est au ministère de le faire. C'est au ministère d'être l'arbitre, nous nous contentons de vérifier si la personne répond aux normes. C'est au ministère alors de décider, d'après nous, s'il y a ou non danger, mais nous serons heureux d'aider le ministère à définir les normes de ce que nous considérons un danger.

**M. Tobin:** J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce que l'Association avait à nous dire, je la félicite pour son exposé bien condensé et je vous remercie du temps consacré aux questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous souhaite la bienvenue, messieurs, et vous remercie de nous avoir fait part de vos réflexions.

Nous savons que votre organisation, au niveau des provinces, est déjà touchée par le Code de la route en ce qui concerne particulièrement la déclaration obligatoire de toute défectuosité de la vue. Comment fonctionne l'application de cette loi, d'après vos membres? Est-ce que les déclarations sont faites, ou y a-t-il des gens qui préfèrent donner le bénéfice du doute et, dans ce doute, s'abstiennent de vérifier si l'information est transmise au Ministère des Transports et des Communications?

**M. des Groseilliers:** Personnellement, je crois que cela fonctionne très bien. Il est évident que des problèmes se présentent parfois avec certains patients, seulement ceux que nous ne pouvons aider à répondre aux normes. Mais il y a certains que nous pouvons aider et qui sont généralement fort heureux que cette possibilité existe, car ils comprennent le danger qu'ils représentent pour les autres ainsi que pour eux-mêmes. Mais ceux qui ne répondent pas aux normes sont effectivement très souvent contrariés par le système, car ils craignent soit pour leur gagne-pain, soit pour leurs loisirs. Il est surprenant de constater combien de personnes légalement aveugles conduisent des automobiles à l'heure actuelle jusqu'au moment où un examen révèle qu'elles ne répondent pas aux normes. C'est fort inquiétant. C'est donc, à notre avis, une excellente mesure, et le public comprend que les normes sont devenues plus exigeantes il y a sept ans et que le système fonctionne depuis de façon satisfaisante.

**M. Angus:** Un des thèmes qui revient constamment devant ce Comité, c'est la crainte qu'en raison du processus prévu soit dans le projet de loi soit dans les propositions de rechange, les gens ne se mettent à éviter de consulter leur médecin. Avez-vous pu constater dans l'une ou l'autre des provinces une tendance, en particulier chez les chauffeurs de métier, à éviter de consulter les optométristes?

**M. des Groseilliers:** Non, je crois que la plupart des chauffeurs de métier... Et à écouter le dernier témoin, j'ai la même impression que dans l'aviation, la plupart des titulaires

[Text]

physicians in their companies with whom they have to meet the standards too. I think it is more the private licence holder, either in highway or aviation, where the greatest concern is, and I think that represents about 87,000 holders. The law does say that in aviation you have to have a physical check-up every two years, and if you are over 40 it is every year. So I do not think that fear will be there. It sure is not for the drivers, and there are more drivers than pilots.

**Mr. Angus:** We know that in terms of this bill we have the annual or semi-annual check-ups, and clearly examination of the eyes is part of that. On the medical side, we know that somebody can go through fairly exhaustive testing and perhaps two or three weeks later develop something that would be a real danger to them continuing to operate. Aside from the obvious—that is, the loss of an eye—does the same thing exist within vision, that there can be that quick a deterioration of sight that would mean the licence holder would not meet even the existing requirements of either vision or colour?

• 1140

**Mr. des Groseilliers:** There are some specific health cases that will cause this change in your vision. Hypterson was one that was mentioned earlier, and glaucoma—an acute case of glaucoma. But these, and especially a glaucoma case, would be such a drastic happening to the individual he would not want to fly or drive. The pain would be great.

**Mr. Angus:** But it is something that could come up between . . .

**Mr. des Groseilliers:** It could, but it is a slow process.

**The Chairman:** Let us get on to the brief. Let us have questions on the brief, not hypothetical ones about everything that might happen to all of us when we walk out of the room and try to cross Wellington Street.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, it is important though. That has been part of the arguments about . . .

**The Chairman:** We have heard the arguments . . .

**Mr. Angus:** —the need to have the private physician or the private optometrist able to report. It is the crux of the discussion.

**The Chairman:** Continue your questioning, but we are going to get to the brief and not get into to . . . well, we all know these things can happen. You are quite right; we have heard about it for hours. And we have the concerns of the pilots who say you may not be too frank; you have the mandatory provision; you have the onus section, the CMA. We are starting to beat it around. I am just saying that in terms of medical hypotheticals that could happen to us all, Mr. Angus, we could be here for hours. This is a concern. Let us not overdo it.

[Translation]

de licences commerciales ont des médecins de société qui exigent également qu'ils répondent aux normes. Je crois que le problème se situe plutôt chez le titulaire de permis privés, qu'il s'agisse de la conduite d'une automobile ou du pilotage d'un avion, et ceci représente, je crois, environ 87,000 titulaires. En aviation, la loi exige un bilan médical tous les deux ans, et toutes les années si vous avez dépassé la quarantaine. Je ne crois donc pas que là réside le danger, ce n'est sûrement pas pour les conducteurs, et il y a plus de conducteurs que de pilotes.

**M. Angus:** Nous savons qu'aux termes de ce projet de loi, la visite médicale sera rendue obligatoire une ou deux fois par an, et l'examen des yeux en fait évidemment partie. Nous savons qu'en matière médicale, une personne peut subir un examen approfondi et que pourtant, deux ou trois semaines plus tard, une maladie ou un symptôme peut se déclarer, qui risque de constituer un vrai danger pour l'exercice de ses fonctions. La même situation peut-elle se présenter pour la vue, à part, bien entendu, le cas de perte d'un oeil, et peut-il y avoir une détérioration si rapide que le titulaire d'un permis ne respecterait même pas les normes actuelles en ce qui concerne la vision ou la perception des couleurs?

**M. des Groseilliers:** Il y a certaines affections spécifiques qui causent des changements de la vue, par exemple l'hypertension, dont il a été parlé, et un cas aigu de glaucome. Mais dans ce dernier cas en particulier, l'affection se déclarerait avec une telle brutalité—et la douleur serait si vive—que la personne ne voudrait ni conduire ni piloter un avion.

**M. Angus:** Mais cela pourrait survenir entre . . .

**M. des Groseilliers:** C'est possible, mais c'est un processus qui est lent.

**Le président:** Tenons-nous en au mémoire, s'il vous plaît, et ne posez pas de questions hypothétiques sur tout ce qui pourrait survenir à chacun d'entre nous quand nous descendons dans la rue pour traverser Wellington.

**M. Angus:** La question a son importance, monsieur le président. Elle a été relevée à propos des arguments sur . . .

**Le président:** Nous avons entendu les arguments . . .

**M. Angus:** . . . la nécessité pour le médecin ou pour l'optométriste personnel de déclarer ces cas. C'est le noeud de la discussion.

**Le président:** Continuez de poser vos questions, mais ne vous écartez pas du sujet, c'est-à-dire du mémoire, et ne vous égarez pas dans . . . Nous savons tous que ces choses peuvent se produire. Vous avez raison et on nous a parlé pendant des heures. Les pilotes nous ont également exposé leurs craintes sur le manque de franchise, et vous avez la déclaration obligatoire, la nécessité pour l'Association médicale canadienne de faire la preuve. Nous commençons à tourner autour de la question. Tout ce que je veux dire, monsieur Angus, c'est que si nous nous mettons à énumérer tout ce qui peut nous arriver à nous tous sur le plan médical, nous en aurons pour

[Texte]

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I am just interested in furthering my knowledge and the knowledge of the committee. That was my last question. Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Horner, and again be brief.

**Mr. Horner:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** It is just my admonition that we are getting close to noon.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, just on a point of clarification, I read here:

a holder of a Canadian aviation document with any doubts about his condition would be free to choose the province in which to consult an optometrist and, thus, circumvent the reporting requirement.

I take it there is no difference between provinces as to the practice of optometry, but there are differences in the regulations province to province. Do you see any way in which this can be circumvented to make it equal across all the provinces?

**Mr. des Groseilliers:** Well, yes. The way the law is written federally it has to be compulsory for mandatory reporting. But currently the way the law is written, people could go to Saskatchewan or Nova Scotia and have their eyes examined and not report it. Whereas, if they come to Ontario, I have to report them according to how the law is written currently. Now, as to how you write that it is compulsory in all provinces, I do not know how to do that; I am not lawyer. But we feel it should be that way, that it should be compulsory and not circumvent the law. I think the purpose of this bill is to help everyone and not to put the professional person in the middle. Currently we are caught. If we report, then we could be libel by civil law; if we do not report, then we could be fined by this department. And I do not think that is the real purpose of this bill. It is not to put us in the middle; it is to make matters safer for all those concerned. We are saying, as an association, that we believe mandatory reporting is the only way to create this proper situation.

**Mr. Horner:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Just picking up on that question, Mr. Chairman, when you have a federal statute, such as this will become, does that not take precedence over any of the provincial statutes?

**Mr. Hynna:** Mr. Chairman, I certainly agree there is the paramouncy of federal legislation in areas where you have the same point being covered in provincial and federal legislation.

To respond to the specific point as to whether there is a way of dealing with it to make it uniform across the country, I suppose the way to do it is to remove subsection (4) as it now is with the exoneration based on provincial law; have the

[Traduction]

des heures. La question se pose, certes, mais ne nous noyons pas dans les détails.

**M. Angus:** Monsieur le président, tout ce que je veux, c'est enrichir mes connaissances et celles du Comité. C'était ma dernière question. Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Monsieur Horner, vous avez la parole, mais soyez bref.

**M. Horner:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je veux simplement vous faire remarquer que midi approche.

**M. Horner:** Monsieur le président, un simple éclaircissement, s'il vous plaît. Je lis ici:

Le titulaire d'un document d'aviation canadien ayant des doutes sur son état serait libre de choisir la province où aller consulter un optométriste et pourrait très bien ainsi déjouer l'obligation de faire connaître son état.

J'imagine qu'il n'existe pas de différence entre les provinces quant à la pratique de l'optométrie, mais qu'il y a des différences dans les règlements. Existe-t-il à votre avis un moyen de parer à cet inconvénient et de rendre la règle uniforme pour toutes les provinces?

**M. des Groseilliers:** Oui, à vrai dire oui. Le projet de loi actuel doit rendre la déclaration obligatoire, mais avec la loi telle qu'elle est actuellement, les gens peuvent se rendre en Saskatchewan ou en Nouvelle-Écosse, se faire examiner les yeux et ne pas le déclarer, alors que s'ils viennent en Ontario, je suis tenu par la loi de faire une déclaration. Si vous me demandez comment la rédiger pour que la déclaration soit obligatoire dans toutes les provinces, je ne puis vous répondre, car je ne suis pas juriste, mais c'est ainsi que cela devrait être à notre avis, c'est-à-dire qu'il ne devrait y avoir aucune possibilité de contrevenir à la loi. La loi vise à aider tout le monde, et le spécialiste ne devrait pas se trouver coincé, comme il l'est actuellement. Si nous faisons une déclaration, nous risquons des poursuites et si nous ne faisons pas de déclaration, nous risquons de nous voir infliger une amende par le ministère. Je ne crois pas que ce soit là l'objectif du projet de loi, ce ne peut être de vouloir nous mettre dans une situation embarrassante, mais de renforcer la sécurité pour tous. En tant qu'association, nous considérons que la déclaration obligatoire est la seule manière d'en arriver là.

**M. Horner:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Je voudrais revenir sur cette question, monsieur le président, et demander si une loi fédérale, comme le deviendra ce projet de loi, ne l'emporte pas sur toute autre loi provinciale?

**M. Hynna:** Monsieur le président, je reconnais certainement que la loi fédérale l'emporte dans tous les cas où la même question est traitée par la loi fédérale et provinciale.

Mais pour revenir sur la question de savoir s'il y a moyen d'uniformiser la loi dans tout le pays, la façon de s'y prendre serait de supprimer le paragraphe (4) tel qu'il est actuellement avec l'exonération reposant sur la loi provinciale, d'insérer la

## [Text]

mandatory requirement without any further ado and then rely on federal paramountcy and the constitutional powers to deal with aeronautics. With this being necessarily incidental to that, that is the way, as I see it, it could be done. Now whether the courts would ultimately uphold it, I do not know. I would think they probably would. I am not expressing any final opinion on that. But the corollary is that as the proposed subsection (5) now reads, there is not this immunity from liability provided in the way there is in some of the provincial statutes that deal with traffic—the traffic acts where there is a requirement for mandatory reporting. Some of them at least have a corresponding immunizing clause for the reporting in that there shall be no liability.

• 1145

In my view, and I understand this to be the association's view, there should be those two, hand in hand; that is, the mandatory nature of the reporting, if a mandatory reporting system is adopted, along with a complete immunization from liability. What proposed subsection (5) now seems to be doing is deal with it on the base of law of evidence rather than substantive liability.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman. I think that answers my question.

**The Chairman:** I do not want to press this any further, after cutting off some others, but in the nisi sections are you talking about venereal disease, gunshot wounds and things like that? I do not know about medical science and whether you can get venereal disease in the eyes, but are those the same types of things?

**Mr. Keenan:** I am sorry, Mr. Chairman, I was referring to immunity from liability for the reporting itself. That is, if the . . .

**The Chairman:** Oh, sorry, sorry! But there are some reporting features we have discussed before the CMA, where this doctor-patient relationship is suspended and/or voided because of the . . . well, okay, that is fine.

Mr. des Groseilliers, I want to thank you. I do not see any other questioners. I must say that is a credit to your brief which was succinct, as Mr. Tobin said, and substantive. It does touch a lot of points we had with the CMA and we will certainly deliberate here, hopefully this afternoon, and come up with some types of answers. Thank you and your group for appearing before us and giving us the benefit of your advice.

**Mr. des Groseilliers:** Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

**The Chairman:** Perhaps we can continue, colleagues, because, as we all know, when we adjourn, it sometimes takes us a few minutes to get a quorum. Also, once you adjourn you get regenerated and the questioning lengthens. So now I call

## [Translation]

disposition obligatoire et de s'en remettre alors à la primauté de la loi fédérale et des pouvoirs constitutionnels de traiter les questions relatives à l'aéronautique. L'un étant nécessairement subordonné à l'autre, de la façon dont je l'envisage, cela pourrait donc se faire ainsi, mais je ne sais naturellement pas si les tribunaux le confirmeraient, le cas échéant. Cela me paraît plausible, mais je n'ai pas d'opinion définitive sur ce point. Mais le corollaire, c'est qu'avec le libellé actuel du projet de paragraphe (5), l'immunité en matière de responsabilité n'est pas accordée de la même façon que dans certaines des lois provinciales relatives à la circulation routière—les codes de la route qui rendent la déclaration obligatoire. Certaines d'entre elles, tout au moins, ont une clause d'immunité en cas de déclaration.

A mon avis, et je crois également exprimer l'opinion de l'Association, ces deux éléments devraient aller de pair, à savoir le caractère obligatoire de la déclaration si l'on adopte un système de déclaration obligatoire et une décharge complète de la responsabilité. A l'heure actuelle, le projet de paragraphe (5) semble traiter cette question dans le cadre de la règle sur la preuve plutôt que dans celui de la responsabilité inhérente.

**M. Belsher:** Je vous remercie, monsieur le président. Vous avez répondu à ma question.

**Le président:** Je ne veux pas m'attarder là-dessus, certainement pas après avoir empêché certains de le faire, mais est-ce que vous parlez, dans les articles conditionnels, de maladies vénériennes, de blessures par arme à feu et de questions pareilles? Je ne m'y connais pas en médecine et je ne sais pas si les maladies vénériennes peuvent affecter la vue, mais s'agit-il du même genre de question?

**M. Keenan:** Je regrette, monsieur le président, je parlais d'immunité en ce qui concerne la responsabilité découlant de la déclaration elle-même. C'est-à-dire que si . . .

**Le président:** Oh excusez-moi! Nous avons discuté de certains aspects de la déclaration avec l'AMC, où il arrive que la relation entre le médecin et le patient soit suspendue ou infirmée à cause de . . . Ah bon, je vois.

Je ne vois pas d'autres personnes qui veulent poser des questions, monsieur des Groseilliers, et je voulais vous remercier de votre mémoire, qui se signale par sa concision en même temps que par son intérêt, comme le faisait remarquer M. Tobin. Vous abordez un grand nombre des questions que nous avons discutées avec l'AMC, et dont nous débattons certainement, cet après-midi si possible, et nous espérons trouver des solutions. Merci encore, à vous et au groupe que vous représentez, d'avoir bien voulu comparaître et nous faire bénéficier de votre expérience.

**M. des Groseilliers:** Je vous remercie, monsieur le président et messieurs les membres du Comité.

**Le président:** Nous pourrions peut-être continuer à siéger, chers collègues, car nous savons tous que lorsque nous levons la séance, il nous faut parfois quelques minutes pour obtenir de nouveau le quorum. Par ailleurs, quand on fait une pause vous

## [Texte]

the Canadian Business Aircraft Association representatives before us. We will listen to their brief and may just be able to make the noon deadline.

Mr. Audette or Mr. Henderson, would you identify who you are and who is going to say what, please. You understand the situation. Some of you have been here before with other committees. We actually are moving along; it is just impossible to put everyone first. Perhaps in the future, when we have many briefs before us, the committee may consider that we should put the witness in front of us in the order of the receipt of their briefs. That might be an incentive to get the briefs in, as in this case: most of the briefs came in yesterday afternoon, in terms of today.

So with no further ado, Mr. Audette, would you introduce the people you are appearing with and commence your presentation.

**Mr. Rae Audette (Past-President, Canadian Business Aircraft Association):** Thank you, Mr. Chairman. I will make just a brief statement and then let Mr. Henderson, our counsel, speak for the association. Also with us is Mr. Harvey Prothor, the Executive Director.

We wish to thank the committee for the opportunity to appear today and explain our concerns about the definition of "hire or reward", as it appears in the bill. I would also like to thank the Minister and his officials in Transport Canada for undertaking to bring the Aeronautics Act up to date. It has been a massive effort. We support most of what is in the bill, but we are aware that it gives the Minister very broad powers. We expect that he and his officials will continue to consult with industry and pass regulations that are acceptable and workable on both sides.

Mr. Chairman, the Canadian Business Aircraft Association is an incorporated, non-profit organization formed in the early 1960s to act as a collective voice for the business aviation community in Canada. It consists of approximately 180 members in many diversified areas of endeavour, including exploration in natural resource industries, construction, utilities, forestry, chemicals, steel and aluminum, pipelines, manufacturing, real estate, banking, department stores, foods, beverages and even provincial governments.

• 1150

Its membership is made up of approximately 60% corporate members who own and operate aircraft and 40% associate members whose businesses are primarily concerned with the support of business aviation. This includes most of the manufacturers of aircraft in Canada, the United States and Europe. The total number of employees of member companies are approximately 400,000, with 1,000 employed in corporate

## [Traduction]

semblez reprendre des forces et les questions deviennent plus longues. J'invite donc maintenant les représentants de la *Canadian Business Aircraft Association* à prendre place pour nous lire leur mémoire, et nous arriverons peut-être à terminer de justesse avant midi.

Monsieur Audette ou monsieur Henderson, voulez-vous s'il vous plaît vous présenter et nous dire lequel d'entre vous va prendre la parole et sur quel sujet. Vous connaissez déjà la situation, certains d'entre vous ayant comparu devant d'autres comités. Nous avançons rapidement, mais il est impossible de donner la priorité à chacun. À l'avenir, lorsque nous aurons beaucoup de mémoires, le Comité décidera peut-être de donner la parole aux témoins dans l'ordre de réception des mémoires ce qui pourrait constituer une incitation à déposer les mémoires à temps, comme vous l'avez fait. La plupart des mémoires lus aujourd'hui nous sont en effet parvenus hier après-midi.

Je vais donc, sans m'écarter davantage du sujet, vous prier, monsieur Audette, de bien vouloir présenter vos collaborateurs et je vous donne la parole.

**M. Rae Audette (ancien président, Canadian Business Aircraft Association):** Je vous remercie, monsieur le président. Je me contenterai de faire une brève déclaration et donnerai ensuite la parole à M. Henderson, notre conseiller juridique, qui parlera pour l'Association. Nous avons également parmi nous le directeur général de l'Association, M. Harvey Prothor.

Nous voulons tout d'abord remercier le Comité de nous avoir permis de comparaître aujourd'hui et lui exposer nos appréhensions concernant la définition de «rémunération», qui figure au projet de loi. Je voudrais également remercier le ministre et ses collaborateurs de Transports Canada d'avoir entrepris de mettre à jour la Loi sur l'aéronautique. Cela représente un effort considérable, et nous appuyons la plus grande partie du projet de loi, mais nous reconnaissons qu'il élargit considérablement les pouvoirs du ministre. Nous espérons que le ministre et ses collaborateurs continueront à consulter le secteur de l'aéronautique et à promulguer des règlements acceptables et réalisables de part et d'autre.

Monsieur le président la *Canadian Business Aircraft Association* est une société enregistrée à but non lucratif fondée au début des années 60 pour devenir le porte-parole de l'aviation commerciale canadienne. Elle compte environ 180 membres appartenant à un grand nombre de secteurs, entre autres l'exploration des ressources naturelles, la construction, les services publics, les forêts, les produits chimiques, l'acier et l'aluminium, les oléoducs, les produits manufacturés, les biens immobiliers, les banques, les grands magasins, l'alimentation, les boissons et même les gouvernements provinciaux.

Les membres de l'association sont à 60 p. 100 des membres titulaires, propriétaires et exploitants d'aéronef et à 40 p. 100 des membres associés qui s'intéressent surtout à l'aviation commerciale. Cela comprend la plupart des industries aéronautiques canadiennes américaines et européennes. Le nombre total d'employés des compagnies membres s'élève à environ 400,000 dont 1,000 font partie des services de vol des

## [Text]

flight departments. The total gross sales of combined member companies exceeds \$97 billion annually.

Our aircraft are operated in Canada, the United States and internationally. Almost 200 aircraft, including large passenger and freight aircraft, executive jets, small utility aircraft and helicopters, are operated by CBAA members. Our membership safety record is second to none; it is, in effect, every bit as good as that of the scheduled air carriers.

Mr. Chairman, we have provided additional information to the secretary to describe our association more fully. In our letter to this committee we pointed out that for the past five and a half years the various uses of corporate and business aircraft in Canada have been under discussion. Various submissions, including a public meeting, have been made to the Canadian Transport Commission and to the Minister of Transport regarding these uses. A copy of the association's brief to the Minister was enclosed.

The Canadian Transport Commission has introduced certain proposed amendments to the air carrier regulations that in the opinion of the association offers only short-term relief. The problem facing CBAA members as well as other owners and operators of aircraft is whether or not such parties are operating commercial air services for hire or reward in Canada. The relevant definitions set out in the act are as follows:

- (a) "commercial air service" means any use of aircraft in or over Canada for hire or reward;
- (b) "hire or reward" means any payment, consideration, gratuity or benefit, directly or indirectly charged, demanded, received or collected by any person for the use of an aircraft.

The Air Transport Committee of the CTC has adopted an almost unlimited interpretation of the phrase "hire or reward". As a result, CBAA members are faced with the necessity of having to apply for commercial air service licences pursuant to provisions of the act for what had heretofore been regarded as strictly private operations.

Having said this, I would ask Mr. Henderson to explain our proposed amendment.

**Mr. Gordon Henderson (Legal Counsel, Gowling and Henderson):** Mr. Chairman and gentlemen, as Mr. Audette has said, we are pinpointing our submission to two definitions that appear in the bill. I point out that those definitions have not changed; those definitions are in the present act. Our concern is that "commercial use" has now been interpreted by the court under its present definition in such a way as to impinge on what was never intended in our submission to include some private uses.

Now, you will note that "commercial air service" means any use of aircraft for hire or reward. "Hire or reward" means any payment, consideration, gratuity... I stop there to indicate that those words contemplate a money payment in my submission, or money's worth. But then the problem arises because a very broad word is used that renders the earlier words completely redundant; the word "benefit" incorporates

## [Translation]

sociétés. Le chiffre d'affaires total brut des différentes sociétés membres de l'association dépasse 97 milliards de dollars annuellement.

Nos avions sont exploités au Canada aux États-Unis et dans le monde. Les membres de la CBAA exploitent près de 200 avions, y compris de grands avions de voyageurs et de fret, des avions d'entreprises, de petits avions spécialisés et des hélicoptères. Notre dossier sécurité est excellent, en fait, aussi bon que celui des avions de lignes régulières.

Monsieur le président, nous avons donné des renseignements supplémentaires au secrétaire afin de décrire notre association plus en détail. Dans notre lettre au Comité, nous signalons que nous avons étudié au cours des cinq dernières années et demie de la question de l'aviation commerciale. Nous avons soumis différents documents notamment au cours d'une réunion publique à la Commission canadienne des transports et au ministre des Transports concernant ces usages. Un exemplaire du mémoire de l'Association au ministre est également joint.

La Commission canadienne des transports a présenté différents amendements au règlement des transporteurs aériens, qui ne permettraient d'après l'Association, qu'un soulagement à court terme. Le problème auquel ont à faire face les membres de la CBAA, de même que les propriétaires et exploitants d'aéronefs, vient du fait qu'il faut déterminer s'ils exploitent un service aérien commercial comportant une rémunération. La définition de la loi se lit comme suit:

- a) «service aérien commercial» Utilisation d'un aéronef contre rémunération;
- b) «rémunération» Toute rétribution—paiement, contrepartie, gratification, avantage—demandée ou perçue, directement ou indirectement, pour l'utilisation d'un aéronef.

Le Comité des transports aériens a donné une interprétation extrêmement large du terme «rémunération». En conséquence, les membres de la CBAA sont obligés de présenter une demande de permis de service aérien commercial conformément à la loi pour des services qui avaient été jusqu'alors considérés comme strictement privés.

J'aimerais maintenant demander à M. Henderson de vous expliquer les amendements que nous proposons.

**M. Gordon Henderson (conseiller juridique, Gowling and Henderson):** Monsieur le président, mesdames messieurs, comme M. Audette vient de le dire, notre exposé porte sur les deux définitions qui figurent dans le projet de loi. Je signale que ces deux définitions n'ont pas été modifiées puisqu'elles figurent déjà dans la loi actuelle. Nous nous inquiétons, du fait de l'interprétation qu'a donnée le tribunal de ce «service aérien commercial». Cette définition a été élargie au point d'inclure des usages privés.

Comme la définition de la loi l'indique, «service aérien commercial» représente l'utilisation d'un aéronef contre rémunération. «Rémunération» signifie toute rétribution, paiement, contrepartie, gratification etc. ces termes impliquent à mon avis un déboursé financier. La loi parle ensuite d'«avantage», ce qui complique encore les choses et rend le libellé précédent complètement surperflu. En effet, le terme «avan-

## [Texte]

not only the previous word, but a concept that has been interpreted by the court to extend beyond money or money's worth and to include any benefit whatsoever. I illustrate that by supposing I say to you that I will take you out to the airport in my car. If I take you out to the airport in my car, I am giving you a benefit. That type of benefit, of course, is non-commercial. But in the aviation sphere it has been interpreted to include commercial, and that is the concern. The word benefit is really the major problem in that definition. In our submission it brings within it many uses, such as I have mentioned, that are private use rather than commercial use. In other words, if I use the aircraft to carry the bank manager to the site to explain to him how that site operates, that is a benefit conferred. It has been so interpreted and would be commercial. Or if I took the lawyer out to see the accident that occurred, that is commercial, even though it is done in my own aircraft and I do not charge him anything; there is no money payment, it is related to my operation, but it is a benefit conferred on him.

• 1155

We have said in our brief that the Air Transport Committee has felt impelled to apply that very broad definition to the word "benefit" which incorporates these private uses. And the reason they have been obliged to incorporate a broad definition is because the courts have interpreted the word benefit in such a way as to include non-monetary favours, whereas the other words contemplate money or money's worth. So the word "benefit" creates the problem.

Let me give you two definitions or two interpretations that have arisen in the two cases that have caused the problem. There is a case of *R.V. Race and Race* that was decided in 1973. It is found in 1973, 14, *Canadian Criminal Cases* (2 D.N.), 165. In this case, what happened was that the owner of a lodge took some of those who had paid to go to the lodge, from the main lodge to a subsidiary lodge for hunting purposes. There was no charge to go from the main hunting lodge to the subsidiary hunting lodge. No specific payment was made. Yet the court allowed the prosecution. The owner was found guilty of operating a commercial licence. If he had taken them in his motor car, no one would even have suggested there was a commercial operation or a commercial component or a commercial connotation. But because it was an aircraft, it was considered to be within the term "benefit conferred". No monetary consideration. I say that because this case creates the problem in the definition of "benefit", in these words, and this is what the court said:

This definition is extremely broad, broad enough it seems to me, to cover almost any possible direct or indirect benefit that might accrue to the person as a result of using the aircraft as alleged.

So the word "benefit" has stretched this section to cover private uses which impinges, of course, on corporate aircraft use and the people whom we represent.

The broad definition was even furthered in a second case, *R. v. Laserich and Altair Leasing Ltd.* This is (1977) 4, *Western Weekly Report*, 703. These words were used to define

## [Traduction]

tage» recouvre non seulement les termes précédents, mais également un concept interprété par les tribunaux pour signifier un avantage qui pourrait être autre que financier. Supposons par exemple que je vous propose de vous emmener à l'aéroport dans ma voiture. Je vous offre donc un avantage. Ce genre d'avantage n'est bien entendu pas monnayable. L'utilisation du terme avantage nous cause des problèmes. Nous estimons en effet que cela recouvre de nombreux usages, comme je l'ai déjà dit, qui sont d'ordre privé plutôt que commercial. En d'autres termes, si j'emmène le directeur de banque pour lui montrer certains travaux, je lui offre des «avantages», par conséquent l'usage que je fais de l'aéronef est un usage commercial. Si j'emmène mon avocat pour voir le lieu d'un accident, même si je le fais dans mon avion personnel et que je ne lui demande aucune rétribution pour cela, je lui offre néanmoins un «avantage» au terme de la Loi.

Nous avons dit dans notre mémoire que le Comité des Transports aériens s'est trouvé obligé d'appliquer cette définition extrêmement large à ce terme «avantage» qui inclut notamment ces usages privés, et cela à cause de l'interprétation des tribunaux. Selon celle-ci, le terme avantage comprend des avantages non-financiers alors que les autres termes de la définition impliquent des avantages financiers.

J'aimerais vous parler de deux causes et de la décision qui a été rendue par le tribunal et qui est à la base de ce problème. Notamment, la Reine contre *Race and Race* dont la décision a été rendue en 1973, 14, *Canadian Criminal Cases* (2 D.N.) 165. Dans ce cas, le propriétaire d'un camp de chasse a emmené des clients du camp principal à un camp annexe pour aller chasser. Il ne les a pas fait payer et pourtant le tribunal a permis les poursuites et le propriétaire du camp a été reconnu coupable d'exploiter un avion à des fins commerciales. S'il avait emmené ses clients dans sa voiture, on n'aurait certainement pas jugé que c'était une activité commerciale. Cependant, puisqu'il s'agissait d'un aéronef, le tribunal a décidé que le propriétaire du gîte avait offert à ses hôtes un «avantage», même s'il ne les avait pas fait payer. La décision du juge était la suivante:

Cette définition est extrêmement vaste, en fait suffisamment vaste, ce me semble, pour recouvrir tout avantage direct ou indirect que pourrait retirer la personne à la suite de l'utilisation de l'aéronef.

Cette interprétation a, par conséquent, des répercussions sur l'utilisation que l'on peut faire des avions d'entreprises et sur nos membres également.

Cette définition déjà très lâche a été étendue encore davantage dans une autre affaire, celle de la Reine contre *Laserich and Altair Leasing Ltd.* La décision de 1977, 4,

## [Text]

“benefit”. In that case the judge opted for this broad construction. It considered that “benefit embraces any favour”. If I lend an aircraft, and the ATC has so said, any gift, any advantage, any good or any profit. Now, when you have used those words, why do you need gratuity, why do you need payment, why do you need any of the other words? The reason being that we think, when you are talking about commercial, you are talking about payment, gratuity or compensation, not the word “benefit” as now being interpreted. So we would very much recommend to you that the word “benefit” at least be deleted from the section and that it be made clear that commercial means a commercial operation.

• 1200

Now, I have said to you that the Air Transport Committee has accepted these broad legal definitions; I may say, contrary to our urging. We have appeared before them and we have said we thought it was wrong, and they quite properly say it is in the act. The word “benefit” is there; the courts have interpreted it. It has to be changed, if it is going to be changed, by legislation. That brings us here.

In appendix B of our brief, we have set out what the ATC has said. They have applied the two sections to which I have referred. You find that at page 17 of appendix B of the material.

Now, one of the reasons the Race case was decided was a matter of safety, which is—and I quite understand it—a very major concern of your committee. But I point out to you that since that decision the air navigation orders have changed, and I commend air navigation order... which places corporate aircraft in requirements of safety equivalent to the operating standards of commercial aircraft. So as far as safety is concerned, that is governed by regulation and there is no need for the word “benefit” from the point of view of the safety aspect.

We have recommended in a letter to the committee a proposed change to the definition. Although the fundamental problem is the word “benefit”, we have suggested that “hire or reward” should be defined as meaning:

any payment or gratuity covering the money or money's worth directly or indirectly charged, demanded, received or collected by any person for the use of an aircraft.

Then we have gone on—and this is a matter of principle—to urge that in any test as to definition, where it is doubtful that an operation is for hire or reward, the test applied is whether the carriage by air is in itself a major enterprise for profit and not merely an incidental to the person's other business. I have in mind the Race case, where the carriage was purely incidental to the operation of the lodge. The only reason he probably did not use a bus or his car is that there were no roads to the other hunting lodge.

That is our submission, Mr. Chairman and gentlemen. Our concern is very specific to the definition, which of course, is the heart of the bill.

## [Translation]

figure dans le *Western Weekly Report* 703. Dans cette affaire, le juge a opté pour une définition très large du terme «avantage». Le terme «avantage» englobe toute considération, tout cadeau, tout bien, tout avantage. Si tel est le cas, pourquoi a-t-on encore besoin des autres termes qui figurent avant le mot avantage dans cette définition de la Loi? En effet, quand on utilise le mot commercial, on pense immédiatement à un paiement, une contrepartie ou une gratification, et non au terme «avantage» dans cette interprétation. Nous vous recommandons par conséquent de supprimer le terme «avantage» de cet article et de bien préciser que le terme commercial est utilisé dans le sens d'exploitation commerciale.

Nous signalons que c'est contre nos recommandations que le Comité des transports aériens a accepté ces définitions aussi larges. Nous avons comparu devant le comité, nous avons exprimé notre opposition à ce genre de choses mais le comité nous a dit que le terme «avantage» figurait bel et bien dans la loi, et que de plus, il avait fait l'objet d'interprétations par les tribunaux. Si l'on veut changer les choses, il faudra changer la loi. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici.

A l'annexe B de notre mémoire, nous vous expliquons la position du CTA en ce qui concerne les deux articles dont nous venons de vous parler. Il s'agit de la page 17 de l'annexe B.

Le point central de l'affaire Race est la question de la sécurité, qui est une des préoccupations principales de votre Comité. Cependant, je vous fais remarquer que depuis cette décision, les ordonnances en matière de navigation aérienne ont été modifiées et les avions d'entreprises doivent avoir des normes de sécurité semblables à celles des avions commerciaux. Par conséquent, du point de vue de la sécurité, le terme «avantage» ne devrait pas se trouver dans cette définition.

Nous avons recommandé dans une lettre au Comité une modification à la définition. Si c'est le terme «avantage» qui est véritablement au cœur du problème, nous suggérons néanmoins une nouvelle définition du terme «rémunération» qui devrait se lire comme suit:

toute rétribution ou gratification couvrant l'argent ou l'équivalent directement ou indirectement demandé, reçu ou perçu par toute personne pour l'utilisation d'un aéronef.

Ensuite—il s'agit là d'une question de principe—nous précisons que le critère de vérification devrait être le suivant: l'aéronef est-il utilisé à des fins de profits ou son utilisation découle-t-elle des autres activités? Dans l'affaire Race, le transport de l'hôte de ce camp découlait des activités normales de l'exploitant du camp. La seule raison pour laquelle le transport ne s'est pas fait par route, est qu'il n'y en avait pas qui conduisait au camp secondaire.

Cela termine notre exposé, monsieur le président. Nos préoccupations portent donc précisément sur la définition qui est au cœur du projet de loi.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Henderson. I am afraid we are a little at a loss here in that most of what you refer to is, I think, not in the material we have.

**Mr. Gordon Henderson:** I am sorry. I thought our brief was made available to the committee. It is a very comprehensive document, Mr. Chairman, which covers . . .

**The Chairman:** It is very legal.

**Mr. Gordon Henderson:** —five and a half years of history.

**The Chairman:** Agreed. I can see from your elucidation this morning that it is very technical and very legal, and I was trying to follow the argument. I followed the argument, but I did not have all the quotes. It is really the “hire or reward” . . .

**Mr. Gordon Henderson:** The definition of “hire or reward” is the burden of our submission, and the word “benefit” more specifically within that definition.

**The Chairman:** That is right.

Mr. Tobin, you are on. You indicated that you have some questions.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman. I will start off with the same question to the Canadian Business Aircraft Association that I asked of the last witness, and that is: Have you, through your legal counsel, had an opportunity to discuss with the Department of Transport the “hire or reward” definition and the proposed dropping of the word “benefit”, and what kind of response have you received?

**Mr. Gordon Henderson:** I have to say not specifically. We have not really said that this is the burden of what we are going to ask this committee and therefore we are going to ask for the deletion of the word “benefit”. I believe, though, that the Department of Transport is under no illusion as to our submission because we have been making it, as I say, for five and a half years. It is probably more of an Air Transport Committee problem because they are the licensing body and they are the prosecutorial body. So it is really more of a problem for the Air Transport Committee, and there we did make our submission and there I did give you their ruling.

**Mr. Tobin:** Mr. Henderson, let me ask you a question. You have used the example of a fishing camp; you talked about it quite strongly. People operate—I do not know what you would call it—fishing camps in the north, wherever, in various parts of this country. They charge \$1,000 a week or whatever it is for the flight out, the meals and the guide. What would they say, if they were here, about your request that the word “benefit” be removed from the definition of “hire or reward”? What would they have to say about that, I wonder. Do you think they would have any difficulty with it?

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Henderson. Je dois dire que nous sommes un peu perdus étant donné que tout ce dont vous parlez ne figure pas dans les documents que nous avons à notre disposition.

**M. Gordon Henderson:** Je m'excuse. Je pensais que notre mémoire vous avait été transmis. Il s'agit d'un document très exhaustif, monsieur le président, et qui couvre . . .

**Le président:** C'est un document juridique.

**M. Gordon Henderson:** . . . cinq années et demie de travail et d'histoire.

**Le président:** Bien. D'après votre exposé ce matin, je peux comprendre qu'il s'agit d'un mémoire très technique et couché dans des termes juridiques. J'essayais de suivre vos arguments, alors que je n'avais pas les notes. En fait, toute votre argumentation tourne autour de cette question de «rémunération» . . .

**M. Gordon Henderson:** Oui, c'est le pivot de notre exposé, et plus précisément encore le mot «avantage» qui relève de cette définition.

**Le président:** Oui.

Monsieur Tobin, vous avez la parole. Vous m'avez dit que vous aviez des questions à poser.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président. Je commencerai en posant la même question que j'ai posée au témoin précédent et qui est la suivante: votre conseiller juridique a-t-il eu la possibilité de discuter avec le ministère des Transports de cette définition du terme «rémunération» et de cette possibilité de supprimer le mot «avantage». Quel genre de réaction avez-vous eue de la part du ministère?

**M. Gordon Henderson:** Nos discussions n'ont pas porté précisément là-dessus. Nous n'avons pas dit au ministère quel serait le point central de notre exposé, ni que nous préconisions de supprimer le terme «avantage» de la définition du projet de loi. Je pense cependant que le ministère des Transports sait très bien à quoi s'attendre de notre part étant donné que nous lui avons expliqué notre position au cours des cinq dernières années et demie. En fait, c'est plutôt un problème qui relève du Comité des transports aériens, qui émet les permis et qui intente des poursuites; c'est d'ailleurs à ce comité que nous avons fait notre exposé. Je vous ai d'ailleurs expliqué quelle avait été la décision du comité.

**M. Tobin:** Monsieur Henderson, j'aimerais vous poser une question. Vous avez parlé de ce camp de chasse avec beaucoup de conviction. Il y a des gens qui exploitent dans le Nord canadien, et ailleurs au pays, des camps de pêche ou de chasse, appelez-les ce que vous voudrez. Ces exploitants exigent 1,000\$ par semaine, par exemple, pour le transport aérien, les repas et le guide. Comment réagiraient-ils s'ils vous entendaient recommander la suppression du mot «avantage» qui figure actuellement dans la définition de «rémunération»? Je me demande ce qu'ils en diraient. Croyez-vous que cela constituerait un problème pour eux?

• 1205

**Mr. Gordon Henderson:** I never like to make the opposition's case.

**M. Gordon Henderson:** Je n'aime pas défendre la position de l'opposition.

[Text]

**Mr. Tobin:** I asked the question.

**Mr. Gordon Henderson:** If they own an aircraft, and operate it incidentally to their fishing camp, I think they would be on my side.

**Mr. Tobin:** Yes, but what would they say if they operate that aircraft as an intrinsic part of their operations?

**Mr. Gordon Henderson:** Then they would be on my side. That was the problem in the Race case. Race thought he had a perfect right to take them to the hunting lodge and he found he was...

**Mr. Tobin:** No, no, sorry. I come from a part of Canada where there are quite a few outfitters and operators who go into camps, and I do not think they would like the notion that a large company... I can think of several, but I will not name them, who have access to aircraft and run privately operated camps. It is a great way to do business. It is a bit more expensive than taking somebody out to the golf course, but nevertheless it is a great way to build camaraderie and have discussions. I do not think that some of the outfitters would like the notion that suddenly large corporations could with immunity compete theoretically, technically, against them by moving people around who otherwise may be forced to avail of their operations. Do you not think that is a legitimate concern?

**Mr. Gordon Henderson:** Let me try to put the concepts, as I see them, in focus.

We have a situation where the outfitter operates his own aircraft. Now, that is what I was addressing. I would say he is on my side.

**Mr. Tobin:** Yes.

**Mr. Gordon Henderson:** The reason he is on my side is because he wants as many people... The operation of the aircraft is purely incidental to the outfitter who has the outfitting operation. He wants to use his aircraft incidentally. It is used in the same way as he meets a train or a bus, incidentally.

**An hon. member:** I could give you a good argument.

**Mr. Gordon Henderson:** You may argue it, but I do not see any difference between it and the bus because an aircraft is another... You may have problems of safety, but the problems of safety are addressed by the regulations. They are not addressed by the licensing and not addressed by the prosecutorial... The charterer would be opposed.

**Mr. Tobin:** That is correct.

**Mr. Gordon Henderson:** He is the fellow who wants to get that business; he wants to fly them in.

**Mr. Tobin:** Right.

**Mr. Gordon Henderson:** The outfitter is being told, you cannot operate your own business with an aircraft. You have to use a charterer. If I want to take you to the station, you are going to tell me I have to use a taxi. I cannot take you to the station.

[Translation]

**M. Tobin:** J'ai posé la question.

**M. Gordon Henderson:** S'il s'agit de propriétaires d'aéronefs qui assurent un service intermittent vers le camp de pêche, je crois que les exploitants se rangeraient de mon côté.

**M. Tobin:** Oui, mais que diraient-ils si cet aéronef était exploité en tant que partie intrinsèque des opérations commerciales?

**M. Gordon Henderson:** Eux aussi seraient d'accord avec moi. C'était là le problème dans l'affaire Race. Celui-ci se croyait entièrement en droit de transporter ses clients vers le camp de chasse et il a découvert...

**M. Tobin:** Non, non, je regrette. Je viens d'une région du Canada où il y a de nombreux pourvoyeurs de chasse et de pêche qui exploitent des camps et je ne crois pas qu'ils seraient en faveur de l'ingérence des grandes sociétés. Je ne les nommerai pas, mais j'en connais plusieurs qui sont propriétaires d'un aéronef et qui exploitent leurs propres camps. C'est une excellente façon de gagner sa vie. Cela coûte plus cher que le golf, mais c'est une excellente façon de se faire des amis et on peut y apprendre bien des choses. Je ne crois pas du tout que les pourvoyeurs seraient tous d'accord avec l'idée que tout à coup, les grandes sociétés puissent faire concurrence impunément et leur enlever des clients qui, autrement, seraient obligés de recourir aux services de ces mêmes pourvoyeurs. Ne croyez-vous pas que c'est là une préoccupation légitime?

**M. Gordon Henderson:** Laissez-moi vous exposer clairement ces notions, du moins telles que je les vois.

Le pourvoyeur dont j'ai parlé pilote lui-même son propre avion et je crois qu'il partagerait mon avis.

**M. Tobin:** Oui.

**M. Gordon Henderson:** Il partage mon avis parce qu'il veut avoir autant de clients que possible. L'exploitation de l'aéronef est un détail pour le pourvoyeur qui exploite des camps de chasse ou de pêche. L'utilisation qu'il fait de son aéronef est accessoire, au même titre que ses déplacements pour se rendre au train ou à l'autobus.

**Une voix:** Je pourrais faire valoir de bons arguments.

**M. Gordon Henderson:** C'est bien possible, mais je ne vois aucune différence entre un avion et un autobus, les deux étant des moyens de transport. Il y a la question de la sécurité, mais si ce problème n'est pas réglé au moyen des licences, il l'est par les règlements. Je crois donc que celui qui offre des nolisements s'opposerait.

**M. Tobin:** C'est exact.

**M. Gordon Henderson:** Il veut obtenir les clients et il veut les transporter par air jusqu'aux camps.

**M. Tobin:** Exactement.

**M. Gordon Henderson:** On dit au pourvoyeur qu'il ne peut exploiter son entreprise avec son propre avion, mais qu'il doit plutôt affréter. C'est comme si je dois vous conduire à la gare, mais que vous me dites que c'est interdit, que vous devez utiliser un taxi.

[Texte]

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I must say I have some sympathy with the broad-ranging definition that can be applied to the word "benefit" and some of the examples that you give would be legitimate. But on the other hand, I can see—I come from the north country and I know how these camps operate. I also know, sir, that you can do a hell of a lot of good business with a fellow who has, as they say, a tight line and good salmon in the stream—a lot of people do, and it is great. I would like to get a couple of those trips myself. But I can tell you that unless they are going to remove the word benefit... There has to be some assurance that large corporations are not unfairly competing with charter aircraft and outfitters who invested their money and are licensed to do that kind of work.

You can say, oh, well, it is no cost to me. We had the aircraft anyway. You know and I know that a corporation with access to an aircraft and access to a camp can say, well, we are going there anyway. That is the cost of doing business, you would argue. I am saying that if we are not careful you can set up a situation where you could really—you have that overhead anyway; you are covering the cost of the aircraft—compete against people who are legitimately in this business.

**Mr. Gordon Henderson:** I do not want to get into an argument with you, but I might. I often find that the judge always wins when you get into an argument, and I do not say this in any argumentative sense. But surely you are protecting the wrong person. You are trying to protect the outfitter and you are forcing the outfitter to go to a third party to get people to his camp. If you want to help the outfitter, let him get people in his own way to his own camp by his own aircraft.

• 1210

**Mr. Tobin:** No, sir, I am concerned about somebody who is licensed and has an aircraft and who is in the business of providing charters, versus a corporation which has an aircraft available to them and incidentally can use it for good business purposes—build relationships, develop camaraderie with prospective clients. I am saying that in the event of doing that, and if there is nothing to prevent you from doing it with total immunity, the amount of incidental trips you make could increase dramatically to the detriment of those people who are legitimately in the business of providing a charter service to people who want to go to a fishing camp. That is what I am saying. I am saying that if you are going to make the argument that the word "benefit" should be removed—I can see that it is so broad-ranging that it is incredible—there has to be some corresponding insurance or set of brakes applied somewhere to ensure that large corporations do not end up in the charter business. And if you cannot see that, then you will not have my sympathy and, I suspect, the sympathy of many members around this table.

**Mr. Gordon Henderson:** Surely it is money or money's worth. If the outfitter charges for the flight, so be it, then he is in a commercial operation.

**The Chairman:** But Mr. Henderson, Mr. Tobin has picked [Inaudible—Editor]. I used to practice law once or twice, and

[Traduction]

**M. Tobin:** Monsieur le président, je crois aussi qu'il est possible d'avoir une interprétation assez large du mot «avantage» et je crois que certains des exemples cités sont valables. En revanche, je connais bien la situation car je viens du Nord du pays et je connais le fonctionnement de ces camps. Je sais aussi, monsieur, que l'on peut faire de très bonnes affaires avec les bons clients qui connaissent bien la pêche. C'est une activité fort agréable à laquelle je ne renoncerais pas moi-même. Je crois néanmoins qu'il faut supprimer le mot «avantage». Il faut que les entreprises de nolisement et les pourvoyeurs qui ont investi d'importantes sommes dans des avions et qui détiennent des permis reçoivent l'assurance que les grandes entreprises ne pourront faire une concurrence injuste.

Bien sûr, vous me répondrez que cela ne me coûte rien, à moi. De toute façon, l'avion existe et vous et moi savons très bien qu'une entreprise qui dispose d'un avion et d'un camp peut s'y rendre si elle le désire. Vous me direz que c'est de bonne guerre. Je vous répondrais que si nous ne sommes pas prudents, les pourvoyeurs déjà implantés se verront obligés de faire face à la concurrence de ces grandes entreprises, qui possèdent de toute façon les avions et cherchent à les amortir.

**M. Gordon Henderson:** Malgré moi, je crois que je ne pourrai éviter de vous contredire. Dans la plupart des cas, c'est l'avis du juge qui l'emporte et je ne dis pas cela pour vous enflammer. Il me semble toutefois que vous protégez la mauvaise personne. Vous essayez de protéger le pourvoyeur, mais vous l'obligez à s'adresser à un tiers pour transporter ses clients. Si vous voulez venir en aide aux pourvoyeurs, permettez-leur d'assurer le transport de leurs clients vers leur camp en utilisant leur propre avion.

**M. Tobin:** Non, monsieur. Je suis préoccupé par l'opposition entre l'exploitant détenteur de permis qui possède un avion et qui assure des nolisements d'une part, et, d'autre part, une société qui a accès en permanence à un avion et qui peut l'utiliser dans l'intérêt de ses affaires—renforcer les contacts, nouer des liens d'amitié avec des clients éventuels. Je crois que s'il est possible de faire ces choses impunément, le nombre de déplacements accessoires augmentera de façon marquée et cela sera au détriment des entreprises légitimes d'affrètement vers les camps de pêche. C'est mon point de vue. Si vous voulez supprimer le mot «avantage», et je conviens que sa portée est si vaste que cela frôle l'incroyable, il faudra trouver une autre mesure pour s'assurer que les grandes sociétés n'envahissent pas le secteur des nolisements. Si vous ne comprenez pas cela, vous ne recevrez ni mon appui personnel ni, je crois, l'appui de bon nombre des membres de ce Comité.

**M. Gordon Henderson:** Il s'agit sûrement d'une question d'argent ou de contrepartie de facture. Si le pourvoyeur perçoit des frais pour le vol, il devient par le fait même exploitant commercial d'un aéronef.

**Le président:** Mais, monsieur Henderson, M. Tobin a choisi [Inaudible—Éditeur]. J'ai pratiqué le droit pendant un certain

[Text]

it is difficult when we pretend we are practising law to one so experienced as yourself; but *Race v. Race* I had not seen, obviously. I do not come from that part of the country—we do not have too many lodges—but I used to be in British Columbia, and that could have been the overall benefit, the fact that I went to fishing camp A, knowing darn well that if there were not any fish there I could go up to fishing camp B.

**Mr. Gordon Henderson:** What is wrong with that?

**The Chairman:** There is nothing wrong with it, but the thing is that I can understand that because of that part of the rationale you read from *Race v. Race*; that is all.

But I also understand your concern about the word “benefit”. I think Mr. Tobin—and I am amazed that we think so much alike sometimes, and I do not know how we can handle it—of the very good illustration you gave about the car to go to the airport in and the benefit you get even though it is not gratuitous or a commercial benefit and yet it is a benefit. I really do not know how we wrestle with the wide range of benefit; but frankly from what little I heard about *Race v. Race*, I can understand the judge coming down against *Race*.

**Mr. Gordon Henderson:** Well, my submission to you is that if he does not charge for it, it is not commercial. It has to be money or money's worth. That was the contemplation; it has to be a commercial operation.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, may I please come back?

You see, the problem with the notion that if he does not charge for it, it is not commercial, and you wipe out the word “benefit”, and we accept that concept, there is incredible room then for abuse. You see that, of course.

**Mr. Gordon Henderson:** I do not see that. I do not see that at all, because in my view commercial means . . .

**Mr. Tobin:** Yes, but if somebody is paying?

**Mr. Gordon Henderson:** If someone is paying, if you consider . . .

**Mr. Tobin:** Let me finish what I am saying. You say if he does not charge for it, there is no benefit; therefore, there is no problem; therefore, why have this word in the act. I have some sympathy for the notion that it is so broad-ranging. But I am saying to you: I am a Member of Parliament. I have not gone fishing with anybody yet on their aircraft, but I could any day of the week, and you are telling me it is because somebody is going anyway. I am telling you, if he was going on Friday, but I preferred Monday, I would get a trip on Monday. You would tell me that the businessman who wants to take me will say, well, nobody is charging anything, we were going anyhow. I am telling you that is part of the process of building up relationships. If you can do it and establish rapport and camaraderie by taking a guy fishing, then you take him fishing, but it is costing somebody, and in many cases it can end up being abused to the point—and I use the word “abused” advisedly, living in a northern region—where you could seriously impair the ability of people who are primarily in the business of providing charter service to do business

[Translation]

temps mais je conviens qu'il est difficile de convaincre quelqu'un d'aussi expérimenté que vous. Bien sur, je ne connais pas l'affaire «*Race*». Je ne viens pas de la région en cause. Chez nous, il n'y a pas beaucoup de camps de pêche mais je me suis déjà rendu en Colombie-Britannique, où il est possible, si la pêche n'est pas bonne au camp A, de se rendre au camp B.

**M. Gordon Henderson:** Et qu'est-ce qu'il y a de mal à cela?

**Le président:** Rien du tout, mais je comprends le point de vue que vous avez exprimé et qui semble s'inspirer de l'affaire *Race*. C'est tout.

Je comprends aussi pourquoi vous vous intéressez particulièrement au mot «avantage». Aussi étonnant que cela puisse paraître, je partage aussi votre avis à ce sujet. Je crois que l'exemple de la voiture et du déplacement vers l'aéroport que vous avez cité appuient très bien votre point de vue, bien que l'avantage—n'est ni gratuit, ni commercial. Je ne sais pas comment régler le problème que cause l'interprétation très lâche du mot «avantage», mais le peu que je sais de l'affaire *Race* me permet de comprendre pourquoi le juge s'est prononcé contre *Race*.

**M. Gordon Henderson:** J'estime que si l'exploitant n'exige pas des frais pour le service, il ne s'agit pas d'une activité commerciale. Il faut qu'il y ait échange d'argent ou un service obtenu en contrepartie d'une somme versée.

**M. Tobin:** Monsieur le président, me permettez-vous de prendre la parole?

Si on élimine le mot «avantage» et si on accepte le principe selon lequel les transactions où il n'y a pas échange d'argent ne sont pas commerciales, cela ouvre la porte toute grande aux abus. Cela me semble évident.

**M. Gordon Henderson:** Je ne trouve pas cela évident du tout. À mon avis, une activité commerciale signifie . . .

**M. Tobin:** Oui, mais s'il y a versement d'argent?

**M. Gordon Henderson:** S'il y a versement d'argent et si vous tenez compte . . .

**M. Tobin:** Laissez-moi terminer. Vous dites que s'il n'y a pas de rémunération, il n'y a pas d'avantage. Donc, il n'y a pas de problème et donc, pourquoi le projet de loi renferme-t-il ce mot? C'est vrai que je trouve que la notion a une vaste portée. Je suis député. Jusqu'ici, je ne suis pas allé à la pêche en me servant de l'avion d'une personne quelconque, mais je pourrais le faire le jour qui me plaira, mais vous me dites que quelqu'un s'y rend de toute façon. Ce que je veux vous faire comprendre, c'est que si cette personne va à la pêche le vendredi, mais que moi, je préfère y aller le lundi, je pourrai entreprendre ce voyage lundi. Vous me répondrez que l'homme d'affaires qui m'offre le voyage fera valoir que personne ne paie pour ses services, mais nous y allons quand même. Cela fait manifestement partie du processus d'établissement de liens commerciaux. S'il est possible d'établir de tels liens dans le cadre d'un voyage de pêche, ce que je veux vous faire comprendre, c'est que ce genre d'activité s'effectuera au détriment de certaines personnes. Il pourrait y avoir des abus, et j'utilise le mot abus en toute connaissance de cause, puisque je viens du Nord

[Texte]

because somebody happens to have the overhead cost anyway, happens to have the pilot anyway, and it is a question of air time and fuel.

**Mr. Gordon Henderson:** I can answer that very simply. If I take someone to my fishing camp, I have conferred a benefit. Am I operating a commercial operation?

**The Chairman:** Are you deducting it as a business expense?

• 1220

**Mr. Gordon Henderson:** No. I am just taking my friend up to my fishing camp to go fishing, and I am not charging him a cent. I am conferring a benefit on him.

**The Chairman:** We could argue this until the cows come home, and obviously it has been argued in a higher court than this one.

**Mr. Gordon Henderson:** I have lost it in a higher court. So I have to come here to get the right answer.

**The Chairman:** As I say, there are two parts to this. I can understand the latitude of the word "benefit", but I must say I find difficulty in this fishing camp exercise, because that could have been the consideration—I am repeating myself—for the initial payment to go there in the first place.

**Mr. Gordon Henderson:** Mr. Chairman, what you are saying is there was indirectly money's worth.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Gordon Henderson:** Then I lose. That is fine. Race and Race would have been within the commercial. There was a money payment there. That is what you are saying to me. You are not saying it is because of a benefit. You are saying because there was the money payment, and the money payment was in the package, therefore there is an indirect payment.

I will accept that, because then you are taking me to a factual situation. I have no quarrel if a court says there was money payment. But do not take that factual situation, where there is an indirect money payment and the court can say so, as being to bring in favours and non-money benefits. You are not against the proposition I am urging by saying what you are saying, Mr. Chairman.

**Mr. Angus:** Let me get something straight in my own mind. The example you used is of somebody who is operating a base camp and who I would assume had a commercial licence to bring people by airplane into and out of his base camp from another airport.

[Traduction]

canadien. Par suite de ces abus, certaines personnes qui assurent des services de nolisement pourraient souffrir beaucoup du fait que quelqu'un d'autre, qui a un avion, qui doit de toute façon assurer son exploitation, qui a un pilote et qui dispose du temps et du carburant, que cette personne donc pourrait faire concurrence avec le pourvoyeur ou celui qui assure des nolisements.

**M. Gordon Henderson:** Je peux vous répondre de façon très simple. Si quelqu'un m'accompagne à mon camp de pêche, j'ai conféré à cette personne un avantage. Est-ce que cela veut dire que j'exploite un commerce?

**Le président:** Avez-vous déduit ces dépenses au titre des frais d'entreprise?

**M. Gordon Henderson:** Non. Un de mes amis m'accompagne à mon camp de pêche pour aller à la pêche et je ne lui demande pas un sou. Je lui confère un avantage.

**Le président:** Nous pourrions discuter de cela *ad nauseam*, mais je vous rappelle qu'une instance supérieure à la nôtre a déjà tranché là-dessus.

**M. Gordon Henderson:** J'ai perdu devant une instance supérieure et je suis venu ici pour obtenir une meilleure réponse.

**Le président:** Comme je l'ai déjà dit, il faut voir les deux côtés de la médaille. D'une part, je vois bien que le mot «avantage» a une portée très large, mais, d'autre part, j'ai de la difficulté à accepter l'exemple du camp de pêche parce qu'il me semble que le déplacement est compris dans le versement initial.

**M. Gordon Henderson:** Monsieur le président, vous dites en fait qu'il y avait service fourni en contrepartie d'une somme d'argent.

**Le président:** Oui.

**M. Gordon Henderson:** Alors je suis perdant. Tant pis. Les activités soulevées dans l'affaire *Race and Race* seraient donc commerciales, puisqu'il y avait échange d'argent. C'est ce que vous me dites. Selon vous, il ne s'agit pas d'un avantage, mais plutôt d'un versement en argent, bien que celui-ci ait été fait indirectement.

J'accepte votre point de vue, puisque vous parlez du domaine concret. Si un tribunal décide qu'il y a eu versement d'argent, je ne pourrais m'opposer. Si l'on fait abstraction du concret, toutefois, s'il y a versement indirect, le tribunal peut répondre par la négative et considérer qu'il y a eu avantage non monétaire. En fait, vos propos m'indiquent que vous n'êtes pas en désaccord avec moi.

**M. Angus:** Il y a quelque chose que je ne comprends pas très bien. Dans l'exemple cité, vous avez parlé d'un exploitant d'un camp qui, je présume, détient un permis commercial qui lui permet de transporter ses clients par avion depuis un aéroport vers son camp principal.

[Text]

**Mr. Gordon Henderson:** No, he had no commercial licence at all. He operated his own aircraft for his own purpose; for fishing purposes. He had no licence. That was why he was prosecuted: because he did not have a licence.

**Mr. Angus:** But he did use the aircraft to bring customers into his base camp.

**Mr. Gordon Henderson:** That is not what he was prosecuted for, and the facts do not disclose that in the case. All the case says is that he took them from the main lodge to a hunting lodge, a subsidiary lodge. They are there anyway. He had to get them there.

**The Chairman:** That is *Race and Race*, and that case was settled in another court.

**Mr. Gordon Henderson:** That is correct.

**The Chairman:** For elucidation of the members, this afternoon we do have—it was tabled and the clerk has it—the comprehensive brief of some 40 pages Mr. Henderson referred to, which I gather was in part his submission before the ATC. We will have that before us this afternoon. But the clerk decided, and I think quite properly, not to photostat all the brief. But we will have it for perusal this afternoon.

**Mr. Belsher:** Do I take it that your brief, gentlemen, is strictly on the wording of “hire and reward” and the defining of that term?

**Mr. Gordon Henderson:** Yes, that is right.

**The Chairman:** I I said I apologize . . . I think we are going to have a rule, in view of the experience this morning . . . this is a new committee, with lots of new members and a new chairman. As an incentive to get briefs in—and yours came in even earlier, but there were some other people—we are going to take witnesses, unless there is some violent reason why we should change—and we will confirm this hopefully in a steering committee—in order of receipt of briefs; because you waited a long time, and you could have been in and out pretty early. But quite frankly, we would have been a lot longer with you if you had come earlier.

Thank you very much for coming today.

Members, we will adjourn until 3.30 p.m., at which time we will have the officials and we will be in camera.

**An hon. member:** Clause-by-clause consideration is public.

**The Chairman:** I thought it would be easier in camera—but clause-by-clause consideration this afternoon at 3.30 p.m. We need eight bodies, true, blue, and others, for votes.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

**M. Gordon Henderson:** Non, cette personne ne détenait aucun permis commercial. Il utilisait son propre avion aux seules fins de la pêche. Il n'avait pas de permis et c'est pourquoi il a fait l'objet de poursuites.

**M. Angus:** Mais il a tout de même utilisé l'avion pour transporter des clients vers son camp?

**M. Gordon Henderson:** Ce n'est pas pourquoi il a été poursuivi, et rien ne l'établit. Il était simplement accusé d'avoir assuré le transport depuis le camp principal vers un camp de chasse annexe. Les clients étaient déjà au camp principal et il les a emmenés au camp annexe.

**Le président:** Vous parlez de l'affaire *Race et Race*, au sujet duquel les tribunaux ont déjà tranché?

**M. Gordon Henderson:** C'est exact.

**Le président:** J'aimerais rappeler aux membres du Comité que le mémoire exhaustif dont parle M. Henderson, qui compte environ 40 pages, a été déposé cet après-midi et je présume que ce mémoire faisait partie de sa présentation devant le CTA. Nous aurons donc ce document en main cet après-midi, mais le greffier a décidé, à bon escient je crois, de ne pas photocopier l'ensemble du mémoire. Nous pourrions néanmoins l'étudier cet après-midi.

**M. Belsher:** Puis-je conclure, messieurs, que votre mémoire porte exclusivement sur l'expression «rémunération» et sur sa définition?

**M. Gordon Henderson:** C'est exact.

**Le président:** Par suite de l'expérience que nous avons vécue ce matin, je crois qu'il faudra rédiger un règlement, étant donné qu'il s'agit d'un nouveau Comité ayant plusieurs nouveaux membres et un nouveau président. Dorénavant, pour encourager les témoins à présenter leurs mémoires bien à l'avance, nous les recevrons dans l'ordre de réception des mémoires, sauf cas de force majeure. Nous soumettrons cette question au Comité directeur. Nous savons que vous avez attendu très longtemps, bien qu'il aurait été possible de déposer votre mémoire plus tôt. En toute franchise, nous vous aurions entendu plus vite et pendant plus longtemps si vous l'aviez déposé plus tôt.

Merci beaucoup d'avoir comparu.

La séance est ajournée jusqu'à 15h30, heure à laquelle nous accueillerons les fonctionnaires à huis clos.

**Une voix:** L'étude article par article se fait en public.

**Le président:** J'ai cru qu'il serait plus facile de le faire à huis clos. Donc, l'étude article par article aura lieu cet après-midi à 15h30. Pour procéder au vote, il nous faudra huit membres, avec représentation des trois partis.

La séance est levée.

[Texte]

## AFTERNOON SITTING

• 1533

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum for taking evidence, and I know other members have certainly indicated an interest to be here. So let us resume consideration of Bill C-36, an act to amend the Aeronautics Act. We have back with us some of the individuals who were here before: Mr. Sinclair and his officials from the Candian Air Transportation Administration of the Department of Transport.

To keep the matter in procedurally correct order, we have Bill C-36, and I would call clause 1.

On Clause 1

**The Chairman:** Actually, before hearing from Mr. Sinclair, Mr. Forrestall has indicated he would like to say something in regard to the proceedings. So I am formally calling clause 1, which we will have before us. We are not going to move into any votes on clauses just yet. But perhaps after Mr. Forrestall's intervention we could have some comments from Mr. Sinclair as to some of the points raised in the evidence we have heard to date.

To give you a broad outline, we certainly are going to be sitting this afternoon. Around 5 p.m. we will see what decision the committee should make as to further proceedings—whether we will sit tonight into the wee hours of the morning. Thursday is a very poor day, so if there is no progress with the bill we will have to meet on Wednesday afternoon in this room. But let us not worry too much about the Wednesday until we find out what has happened today. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Before we start into clause by clause, I want to make two very brief observations. What we are doing is historically significant. It is important, notwithstanding the many hundreds of significant changes that have been made, to bring in an Aeronautics Act for Canada.

• 1535

We have had only three or four significant interventions and comments, and before we start our clause-by-clause examination I wanted to note that. Mr. Chairman, it is my own judgment with respect to legislation, particularly legislation that has not been looked at for as long as the Aeronautics Act has existed, that it is important to hear some observations and comments from those who are principally responsible for the now four or five years of very active work, and some seven or eight years of general exploratory and preparatory work.

I think it is important, Mr. Chairman, in the sense that this is, as I have indicated, an historic document. Those who will look at it, other than from a strictly legal point of view within our common code—indeed, for those who look at it from the other point of view within the parameters broadly of the Napoleonic Code—will want to know the sense that has brought us to this point. And in any introductory remarks, I would hope that the principal witnesses in front of us this afternoon may take the opportunity—indeed, I wish they

[Traduction]

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Messieurs, je vois que nous avons le quorum pour entendre les témoignages, et d'autres membres m'ont fait savoir qu'ils avaient l'intention de venir. Reprenons donc l'étude du projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. Certains des témoins qui ont déjà comparu sont à nouveau parmi nous; M. Sinclair et ses fonctionnaires de l'Administration canadienne des transports aériens du ministère des Transports.

Afin de respecter la procédure, je vais mettre en discussion l'article 1 du projet de loi C-36.

Article 1

**Le président:** En fait, avant que M. Sinclair ne prenne la parole, M. Forrestall m'a signalé qu'il voudrait dire quelques mots concernant nos travaux. Je déclare donc officiellement le débat ouvert sur l'article 1. Nous ne pouvons pas mettre les articles aux voix pour le moment. Mais peut-être qu'après l'intervention de M. Forrestall, M. Sinclair pourrait faire quelques observations sur certains points qui ont été soulevés dans les témoignages que nous avons entendus.

Pour vous donner une idée générale du programme, nous allons bien entendu tenir séance cet après-midi. Vers 17 heures, le Comité devra décider comment procéder, s'il entend siéger toute la nuit jusqu'à l'aube. Comme le jeudi est une très mauvaise journée, si nous n'avancions pas, nous devons nous réunir dans cette pièce même mercredi après-midi. Mais ne pensons pas trop à mercredi avant de voir comment les choses se passeront aujourd'hui. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Avant de commencer l'étude article par article, je voudrais faire deux observations très brèves. Nos travaux ont une importance historique. Il est important, nonobstant les centaines de changements importants qui ont été apportés, d'introduire une nouvelle Loi sur l'aéronautique.

Nous n'avons été saisis que de trois ou quatre interventions vraiment importantes, et je tenais à le signaler avant que nous ne commençons l'étude article par article. Monsieur le président, il me semble qu'en matière de législation, et surtout dans le cas d'une loi qui n'a pas été révisée depuis si longtemps, comme la Loi sur l'aéronautique, il est important d'entendre les points de vue de ceux qui, depuis maintenant quatre ou cinq ans, participent très activement à l'élaboration de cette loi et qui, avant cela, ont fait les études préparatoires pendant sept ou huit ans.

C'est important, je pense, monsieur le président, car comme je l'ai dit il s'agit ici d'un document historique. Ceux qui examineront cette loi, non seulement du strict point de vue légal de notre code commun, mais aussi ceux qui la jugeront selon les paramètres du code Napoléon, voudront savoir ce qui a inspiré ce projet de loi. J'espère vraiment que dans leur déclaration préliminaire, les témoins présents cet après-midi feront quelques remarques sur ce sujet. Je pense que c'est

## [Text]

would—to make some brief observations for the record. I believe them to be important to those who might want to look at this legislation, this process, down the road.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Sinclair, I call upon you. We have called clause 1. I would just point out to members that you have the bill in front of you. Also, you have the Department of Transport briefing papers, which we said earlier, at the beginning of the consideration of this bill, constitutes a tremendous precedent for committees in having the work that was put in this. I think members will find it helpful that in the centre of the thing, under the index, it has the clause-by-clause procedure all set out there in terms of the explanation.

With no further ado, Mr. Sinclair, would you like to respond to Mr. Forrestall in a short, historical, way? Or are you going to respond by going into the clauses and give some of your considerations of the points raised by the witnesses we have heard?

**Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Air Transportation Administration):** Mr. Chairman, I would be prepared to proceed in any way you think appropriate, but perhaps I . . .

**Mr. Forrestall:** Say 10 or 15 minutes is acceptable to me.

**The Chairman:** No, no, do not kill him. There is going to be the quorum here to vote by the time we finish all these little preambles here. I would like you to respond in brief. You may want to respond to this, Mr. Forrestall. I frankly have had a discussion and a disagreement. He was away for part of the evidence of the CMA, and certainly as I understood the gist of the evidence of the Canadian Medical Association there was a strong implication that there had not been as much consultation with the present officers of the association and the departmental officials in regard to some of the amendments. I think that could be put on the record if it is so, and you are the one who knows.

Now, I had certainly thought, up until that evidence, I think, from Dr. McPherson, if my memory serves me correctly, that there had been a lot of consultation over the last two to three years on the generality of the issue of this medical clause. So I would like you to address your mind to that. It may not have been with Dr. McPherson, who I think is a new president of the Canadian Medical Association, but certainly with the association itself. That is one matter that just for purposes of the record could be clarified. Then I would like your general comments on the other points you have heard and you know have been raised and are controversial.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, with respect to the brief put forth by the Canadian Medical Association and the comments made at that time, it was my recollection that the Canadian Medical Association stated that there had not been consultation on the precise drafting of the language that appeared in the bill. That, of course, is correct in that we are precluded from direct consultation on what is going into a bill until it is tabled in Parliament.

## [Translation]

important pour ceux qui à l'avenir étudieront cette loi, ce processus législatif.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Sinclair, vous avez la parole. Nous avons ouvert le débat sur l'article 1. Je voudrais simplement signaler aux membres qu'ils ont le projet de loi devant eux. Ils ont également les documents d'information du ministère des Transports, qui, comme nous l'avons dit au début de l'étude du projet de loi, est un des meilleurs documents qu'un Comité ait jamais reçu. Je crois que les membres du Comité trouveront particulièrement utile la partie qui, après la table des matières, décrit et explique la procédure article par article.

Sans plus tarder monsieur Sinclair, désirez-vous répondre aux observations de M. Forrestall de manière brève et historique, ou préférez-vous passer tout de suite à l'étude des articles et nous donner vos observations sur certains points soulevés par les témoins?

**M. Gordon Sinclair (Administrateur, Administration canadienne des transports aériens):** Monsieur le président, je suis prêts à procéder de la manière qui vous paraît la plus appropriée, mais peut-être que . . .

**M. Forrestall:** Dix ou quinze minutes me paraissent acceptables.

**Le président:** Non, ne le tuez pas. Le temps que nous finissions tous ces petits préambules, nous aurons le quorum nécessaire pour mettre les articles aux voix. Je voudrais que vous répondiez brièvement. Il serait peut-être bon que vous le fassiez. M. Forrestall et moi-même avons eu une discussion, un désaccord en fait. Il n'a pas entendu tout le témoignage de l'AMC et d'après moi, l'Association a clairement laissé entendre que le ministère n'avait pas suffisamment consulté ses représentants actuels au sujet de certains amendements. Si c'est le cas, cela doit paraître au compte rendu, et vous devez être au courant.

Jusqu'au témoignage du Dr. McPherson, si je ne m'abuse, j'avais l'impression qu'il y avait eu de nombreuses consultations au cours des deux ou trois dernières années sur le principe général de cet article portant sur des questions d'ordre médical. Je voudrais donc que vous nous parliez de cela. Il n'y a peut-être pas eu de consultation avec le Dr. McPherson, qui est je crois le nouveau président de l'Association médicale canadienne, mais il y en a certainement eue avec l'Association même. C'est une question qu'il serait bon d'éclaircir. Je voudrais ensuite que vous nous donniez votre avis sur d'autres points que vous avez entendus et qui sont controversés.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, en ce qui concerne le mémoire présenté par l'Association médicale canadienne et les observations qui ont suivi, à mon souvenir, l'Association a déclaré n'avoir pas été consultée sur l'énoncé exact du projet de loi. C'est bien entendu vrai, puisqu'il nous est interdit de consulter directement les intéressés quant au contenu d'un projet de loi, avant qu'il ne soit déposé au Parlement.

[Texte]

• 1540

Nevertheless, there had been consultation with not only the Canadian Medical Association but various provincial medical associations going back over the last several years, particularly back into the advent of the concept papers in 1982. I believe it is fair to say that the general thrust of the proposals had been consulted not only with the CMA but with many other organizations even though the precise language of the mechanism or the methodology for reporting had not been discussed in detail for the reasons I mentioned previously.

In regard to consultation, I think I might bring to the committee's attention that in a bill that is as comprehensive as this one I think the degree of consultation could be perhaps measured by the relatively few issues that most of the respondents brought to the attention of the committee. I think I might suggest that most of the various subject matters in a bill such as this, which are very comprehensive, had been discussed and consulted thoroughly and to the satisfaction of all those involved to the extent that not only did they not feel it necessary to bring them up but I think virtually each one of the respondents had indicated some significant support for the bill and were urging early passage of the bill. I think that is also symptomatic of the fact that extensive consultation had in fact taken place with respect to the general thrust of all the provisions of the bill.

This is an historic bill. The legislation has not been changed in any significant way since 1919. It is certainly a tribute to those who wrote it that it has in fact lasted as long as it has, but in this day and age of aviation and the strides aviation has made during the last many years I think it is now appropriate that Parliament bring up to date the legislation and the regulations attendant thereto under which safety in aviation is in fact governed and assured.

So with those few brief remarks, Mr. Chairman, and knowing your penchant for dispatch, I will turn it back to you and proceed with clause-by-clause if you so desire.

**The Chairman:** Mr. Sinclair, thank you very much.

We actually have a quorum now not only for taking evidence but also for taking votes. I do not know; I am in the hands of the committee to a point. Sometimes you call clause 1 and stand it because it has all the amendments and under that you can talk about anything. But I must say that at some time we have to address these definitions that have been raised . . . or perhaps that is the way to do it.

Mr. Angus, you have indicated . . .

**Mr. Angus:** Just a procedural point, Mr. Chairman. Would it be appropriate for me to ask at this time whether the government has amendments that they themselves are going to propose? If they do—and I guess it works both ways, too, for that matter—would it be possible for them to be circulated in advance of the particular clause or clauses so we can have a chance to review them and think about them rather than waiting until the actual clause comes up?

[Traduction]

Nous avons néanmoins consulté au cours des dernières années, et surtout depuis la parution des documents de travail en 1982, non seulement l'Association médicale canadienne, mais aussi diverses associations médicales provinciales. Je crois pouvoir dire qu'il y a eu consultation quant à l'esprit du projet de loi non seulement avec l'AMC, mais aussi avec plusieurs autres organismes, même si, pour les raisons que j'ai mentionnées tout à l'heure, il n'y a pas eu discussion sur le libellé exact, ni sur la méthode de rapport.

En ce qui concerne la consultation, je dois signaler au Comité que dans un projet de loi aussi exhaustif que celui-ci, le degré de consultation peut peut-être se mesurer par le nombre relativement peu élevé de questions soulevées par les intéressés devant le Comité. Je pense pouvoir dire qu'il y a eu amples discussions et consultations sur la plupart des sujets qu'aborde le projet de loi, et qui sont très nombreux, et que ces consultations ont satisfait tous les intéressés puisque non seulement ils n'ont pas éprouvé le besoin d'en parler au Comité, mais aussi que pratiquement tous les intervenants ont appuyé le projet de loi et ont demandé qu'il soit adopté rapidement. Cela montre, je pense, qu'il y a eu consultation sur l'esprit de chacune des dispositions du projet de loi.

Nous avons ici un projet de loi historique. La loi n'a pas subi de modification importante depuis 1919. Cette longévité est tout à l'honneur de ceux qui l'ont rédigée, mais à l'ère de l'aviation, et compte tenu des immenses progrès réalisés dans ce domaine au cours des dernières années, je crois que le moment est venu pour le Parlement de mettre à jour la loi et les règlements qui régissent et garantissent la sécurité aérienne.

Sur ces quelques mots, monsieur le président, connaissant votre penchant pour la méthode expéditive, je vous rends la parole et nous pouvons, si vous le désirez, passer à l'étude article par article.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Sinclair.

Nous avons maintenant le quorum non seulement pour entendre les témoignages mais aussi pour voter. Je ne sais ce que nous devrions faire et je m'en remets dans une certaine mesure à la décision du Comité. Souvent l'article 1 est réservé parce que c'est là qu'il y a tous les amendements et la discussion peut porter sur n'importe quoi. Mais il faudra bien que nous tenions compte à un moment ou à un autre des questions qui ont été soulevées à propos des définitions . . . c'est peut-être la meilleure façon de faire.

Monsieur Angus, vous avez signalé . . .

**M. Angus:** Une simple question de procédure, monsieur le président. Puis-je demander maintenant si le gouvernement a l'intention de proposer des amendements? Si c'est le cas, et cela vaut dans les deux sens, bien sûr, serait-il possible aux membres du gouvernement de faire distribuer leurs amendements à l'avance, afin que nous puissions les étudier et y réfléchir, plutôt que d'attendre que nous soyons arrivés à l'article amendé?

[Text]

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** If I could respond to Mr. Angus's comment through you, we do have a number of amendments and I hope that I will be able to distribute them within the next few minutes.

**The Chairman:** I must say that I hoped, Mr. Forrestall, you were going to be able to do it, because I think the suggestion of Mr. Angus is more than eminently constructively sensible and it helps to facilitate the work of the committee. I gather they are trying to find out where they are at the moment.

Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we will deliver them to the clerk for distribution.

• 1545

**The Chairman:** Good. Well, we will see them in a minute. It might expedite the whole thing when we get them from the clerk.

Yes, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I want to indicate that there may very well be amendments in the definition section, and if the committee would be pleased to seize themselves of it, one of the definitions we will try to address flows from a recommendation from CALPA, Canadian Air Line Pilots Association, to our committee in their presentation this morning, in which they deal with what they believe in their view to be the necessity for a definition of "pilot-in-command".

**The Chairman:** I did not quite catch the last of what you said, Mr. Forrestall. I was talking.

**Mr. Forrestall:** I think what I was saying is that I know of no other amendments under the proposed section on definitions other than one proposed to us by the Canadian Air Line Pilots Association in their presentation this morning, an amendment... Actually, it is not an amendment to the proposed section on definitions; it is an amendment that simply includes their request for a definition of "pilot-in-command".

**The Chairman:** I think that amendment is being circulated now.

I gather, Mr. Sinclair, if the case is as Mr. Forrestall has stated, then...

**Mr. Forrestall:** My difficulty is that I do not know where it comes.

**The Chairman:** I have it right here, and it is to be added at the end of page 3. It is down at the end of all the definitions, as I read the amendment.

But in that event, if that is correct, Mr. Sinclair, I would like you to address your mind for a minute to the suggestion this morning from the last witness on behalf of the aircraft owners' association to the definition of "hire or reward" and the concern that the word "benefit" in that definition was so wide that it could catch anything. I gather this has been a long-standing dispute between the association and perhaps the department officials.

[Translation]

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Si vous me permettez de répondre à M. Angus par votre entremise, nous avons effectivement un certain nombre d'amendements, et j'espère que nous pourrions les distribuer dans quelques minutes.

**Le président:** J'avoue, monsieur Forrestall, que c'est ce que j'espérais, car la suggestion de M. Angus me paraît éminemment raisonnable et constructive, et elle ne peut que faciliter les travaux du Comité. Je pense que l'on essaie de retrouver les amendements.

Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous allons les remettre au greffier pour qu'il les fasse distribuer.

**Le président:** Bien. Nous les verrons dans une minute. Je pense que lorsque le greffier nous les remettra, cela accélérera les choses.

Oui, monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je voulais vous signaler qu'il pourrait bien y avoir des amendements aux définitions, et si le Comité veut bien les examiner, l'un des amendements fait suite à une recommandation qu'a présentée au Comité ce matin même CALPA, l'Association canadienne des pilotes de ligne; l'Association estime qu'il faut donner une définition de l'expression «commandant de bord».

**Le président:** Je n'ai pas entendu la fin de votre intervention, monsieur Forrestall. Je parlais à quelqu'un.

**M. Forrestall:** Je crois que je disais qu'il n'y a pas à ma connaissance d'autres amendements ou définitions que celui que nous a proposé ce matin l'Association canadienne des pilotes de ligne... Il ne s'agit pas en fait d'un amendement aux définitions, mais simplement un amendement visant à donner une définition de l'expression «commandant de bord».

**Le président:** Je crois que c'est l'amendement que l'on distribue en ce moment.

Je suppose, monsieur Sinclair, que si M. Forrestall a bien expliqué la situation, alors...

**M. Forrestall:** Le problème, c'est que je ne sais pas où le mettre.

**Le président:** Je l'ai ici, il faut l'ajouter au bas de la page 3. D'après moi, il faut l'insérer après la dernière définition.

Mais si c'est le cas, monsieur Sinclair, je voudrais que vous réfléchissiez un instant à la suggestion que nous ont faite les derniers témoins de ce matin, au nom de l'Association des propriétaires d'aéronefs, à propos de la définition du terme «rémunération» au sein de laquelle le mot «avantage» leur paraissait trop vague. Je suppose qu'il y a depuis longtemps désaccord sur ce sujet entre l'Association et le ministère.

## [Texte]

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the dispute of the Canadian Business Aircraft Association has been with the Canadian Transport Commission and not with ourselves. We have assisted the CBAA in solving some of their difficulties in a more immediate sense during these past few months in making certain regulatory amendments for them. However, they are desirous of resolving this problem on a more permanent basis.

I think you, Mr. Chairman, and Mr. Tobin this morning captured the essence of the argument between the CBAA and the Canadian Transport Commission over these years. What I would like to suggest to you is that this is really an economic matter and should be dealt with at such time as Part II of the Aeronautics Act is amended along with the National Transportation Act. I believe that would be a more appropriate forum. Present legislation in Bill C-36 deals primarily with safety matters in aviation, and I would suggest that definition of "hire and reward" is really more appropriately discussed in a different forum than this.

**The Chairman:** Mr. Angus, you indicated . . .

**Mr. Angus:** Yes, Mr. Chairman, on a different aspect of clause 1.

Mr. Sinclair, we heard from COPA concern not about the definition per se of "owner" in clause 1 but concern that the term "registered owner" should be used throughout the rest of the bill. Do you and your officials feel comfortable with the current definition of "owner" in clause 1, that it does deal with the concerns expressed by COPA?

• 1550

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we believe it does deal with the concerns, for the most part, expressed by a number of the respondents. However, we are willing to alter the definition of "owner" to exclude those holding security interests, which might further assist and clarify the issue and perhaps would go a long way towards satisfying not only COPA, but ATAC, which made a somewhat similar representation.

**Mr. Angus:** But you have not prepared an amendment for that particular clause, or at least I have not seen one anyways.

**Mr. Sinclair:** No and yes. Yes, we have prepared an amendment, but I do not believe you have seen the amendment as yet.

**The Chairman:** Well, this one I am holding has not even been tabled yet, or moved by Mr. Forrestall. Since the pilot in command, Mr. Sinclair, comes at the end of the definition section, and "owner" is at the top of that page, perhaps we should take a look at that too. I think it would help if we had all the amendments we are going to move, so that we could look at them. Certainly in the definition section if there are any other amendments because of submissions made, we can formally move them in a few minutes, but I think it would facilitate our discussion if we could look at them now.

## [Traduction]

**M. Sinclair:** Monsieur le président, c'est avec la Commission canadienne des transports que l'Association canadienne des aéronefs commerciaux est en dispute, et non avec nous. Nous avons aidé cette dernière à résoudre certaines difficultés immédiates, au cours des derniers mois, en modifiant certains règlements. L'Association préférerait cependant une solution plus permanente.

Je pense monsieur le président, que M. Tobin et vous-même avez très bien compris ce matin l'essentiel du désaccord entre l'Association canadienne des aéronefs commerciaux et la Commission canadienne des transports. À mon avis, c'est une question économique qu'il faudrait régler dans le cadre de la révision de la deuxième partie de la Loi sur l'aéronautique, qui doit se faire simultanément à la révision de la Loi nationale sur les transports. Je pense que ce serait préférable. Le projet de loi C-36 porte principalement sur des questions de sécurité aérienne, et il me semble que ce n'est pas ici qu'il faut remettre en question la définition du terme «rémunération».

**Le président:** Monsieur Angus, vous avez signalé . . .

**M. Angus:** Oui, monsieur le président, c'est à propos d'un autre aspect de l'article 1.

Monsieur Sinclair, la *Canadian Owners' and Pilots' Association* s'inquiétait non pas de la définition du terme «propriétaire» donnée à l'article 1, mais plutôt de l'utilisation de l'expression «propriétaire enregistré» dans le corps du projet de loi. Êtes-vous vous-même, ainsi que les responsables qui vous accompagnent, d'accord avec la définition actuelle de «propriétaire» à l'article 1, et pensez-vous qu'elle puisse donner satisfaction à la COPA?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous pensons effectivement que pour l'essentiel cette définition répond aux vœux exprimés par la plupart des personnes concernées. Toutefois, nous serions disposés à modifier cette définition du terme de propriétaire et d'exclure donc les actionnaires ou détenteurs de parts afin que tout soit bien clair et de faire un effort pour donner satisfaction non seulement à la COPA mais à l'ACTA, dont le point de vue était assez semblable.

**M. Angus:** Mais vous n'avez pas encore rédigé d'amendement là-dessus, du moins je n'en ai pas vu.

**M. Sinclair:** Oui et non. Nous avons en fait un amendement tout prêt, mais je ne pense pas effectivement que vous ayez encore pu en prendre connaissance.

**Le président:** En fait, celui que j'ai ici n'a pas encore été officiellement déposé au Comité, ni même proposé par M. Forrestall. Mais puisque la notion de commandant de bord est qualifiée, monsieur Sinclair, apparaît à la fin de l'article des définitions et que le terme de «propriétaire» est défini en haut de la même page, nous devrions peut-être faire cela en même temps. Il serait bon que nous ayons déjà tous les amendements qui vont être proposés, afin que nous puissions en prendre connaissance. S'il y a donc d'autres amendements prévus pour l'article des définitions, suite aux témoignages reçus par le Comité, nous pourrions les proposer officiellement dans

[Text]

**Mr. Angus:** In other words, like a striptease.

**The Chairman:** Not as much fun—at least so I am told.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, could you give us one or two minutes to get that organized, then we will present them all?

**The Chairman:** Fine. That would certainly be minutes well saved.

• 1554

**The Chairman:** We have to push this thing sometime. I really think that if the committee so agrees we should get this thing started. You can see some of the preliminary problems.

**Mr. Forrestall:** Would you like to have an amendment?

**The Chairman:** Let us get going on the thing. The first one I have actually is one of the most technical ones I have ever seen. There are three or four more coming, fellows, so just hold up, because I still think this will be time well served by waiting until we get the next four.

I think if the committee so wishes, and I hope they do . . . I am one of those; I left my little house at six o'clock this morning in dear Nova Scotia. I have no great love about sitting tonight, but I think that in the interest of the committee and the work we really should get back here and make a push at eight o'clock tonight and see just where we go. That may eliminate sitting Wednesday afternoon.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Does that require a proposal, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Well, we can . . .

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I would propose to the committee that we do exactly that: We break at five; people that have committee meetings can go to the committee meetings, and I can go sleep for three hours. We will come back at eight o'clock and sit down and go to work.

**Mr. Angus:** Is your going to sleep for three hours a warning of what may come later?

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I wonder if we could wait and look at it at about 5.00 or 5.15 p.m. and see how we are standing.

[Translation]

quelques instants, mais je pense que la discussion serait plus facile si nous les avions déjà tous sous les yeux.

**M. Angus:** Bref, un peu comme au striptease.

**Le président:** Sans que cela soit peut-être aussi divertissant; c'est du moins ce que l'on a raconté.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, est-ce que vous pouvez nous donner encore quelques minutes afin que nous mettions de l'ordre dans les amendements, nous pourrions alors vous les remettre en bloc?

**Le président:** Allez-y. Cela nous permettra certainement de gagner du temps.

**Le président:** Il va falloir tout de même un jour ou l'autre en finir avec tout cela. Mettons-nous au travail le plus vite possible, si le Comité n'y voit aucun inconvénient. Vous avez là déjà un aperçu des petits problèmes que nous allons avoir.

**M. Forrestall:** Voulez-vous que nous propositions un amendement?

**Le président:** J'aimerais que l'on ne perde pas trop de temps. Le premier que j'ai ici sous les yeux est un des plus techniques que l'on puisse imaginer. Or je sais qu'il y en a encore trois ou quatre dans la même veine, attendez encore un instant si vous le voulez bien, je pense que finalement nous gagnerons du temps à les avoir tous les quatre.

J'espère que le Comité est d'accord avec cette proposition . . . C'est du moins ce que je pense; j'ai quitté ma petite maison, dans ma très chère Nouvelle-Écosse, ce matin à 6 heures. Tout cela pour vous dire que je ne suis pas très chaud à l'idée de siéger ce soir, mais dans l'intérêt du Comité et de notre projet de loi, je pense que nous avons tout avantage à nous réunir à 20 heures et à essayer d'en mettre un coup pour voir jusqu'où nous pouvons aller. Cela pourrait peut-être nous permettre de supprimer la séance de mercredi après-midi.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Avez-vous besoin pour cela d'une motion, monsieur le président?

**Le président:** Si vous voulez . . .

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je proposerais donc au Comité que nous ajournions à 17 heures; cela permettrait à certains députés de se rendre à d'autres réunions de comité auxquelles ils voudraient assister, et je pourrai moi-même dormir trois heures. Nous reviendrions ensuite à 20 heures et reprendrions alors nos travaux.

**M. Angus:** Lorsque vous nous dites que vous allez dormir trois heures, voulez-vous nous mettre en garde contre ce à quoi nous devons nous attendre pour plus tard?

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, pourrions-nous peut-être attendre jusqu'à 17 heures, ou 17h15, et voir à ce moment-là où nous en sommes.

• 1558

[Texte]

**The Chairman:** Well, we are very firm this afternoon. We can look at it at five o'clock, and if we have not made a lot of progress we can come back to Mr. Gray's suggestion.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I would suggest, Mr. Chairman, we consider my proposal at five o'clock.

**The Chairman:** Yes, good; you are most accommodating, Mr. Gray.

I think we are ready . . . well, here are a couple more. Once we get going, fellows, most of the stuff will move pretty quickly.

• 1600

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, you will understand that some of the difficulty had to do with the inability to rewrite or consider amendments until such time as we had heard the briefings. So we . . .

**The Chairman:** Mr. Forrestall, no one is casting blame or aspersions. We are just waiting here.

**Mr. Forrestall:** —have no apologies to make whatsoever.

**The Chairman:** There is no reason to apologize at the moment, but there will be pretty soon if we cannot get this thing moving.

**Mr. Rompkey:** Is there no way we could deal with the clauses on which there is no . . .

**The Chairman:** Yes, Mr. Rompkey, but I know there are several technical amendments on this first one.

**Mr. Forrestall:** You will be glad you left at 6 p.m. in clear weather.

**The Chairman:** Let us get going here. As these are on clause 1, let us just start taking the clauses one by one, number by number, and if there is nothing on them and no amendments are intended to be moved by anybody, let alone through Mr. Forrestall and the officials, let us just go. This will give time for the officials to pass out the rest of the amendments on clause 1. Let us go way over to clause 2, which is on page 47.

**Mr. Forrestall:** What book are you reading?

**Mr. Rompkey:** Mr. Chairman, are you reading this big binder we have, or are you using the bill?

**The Chairman:** I was using the bill. The binder does give you other information and it does set it out in a concrete way. But we have to get down to the bill.

**Mr. Forrestall:** If I understand you, Mr. Chairman, we are standing clause 1.

Clause 1 allowed to stand

On clause 2

**Mr. Forrestall:** Could I move an amendment?

[Traduction]

**Le président:** Eh bien, je vois que les choses sont bien parties cet après-midi. Nous pourrions effectivement voir où nous en sommes à 17 heures, et si nous n'avons pas beaucoup avancé, nous pourrions revenir à la proposition de M. Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** J'aimerais bien, monsieur le président, que le Comité prenne en considération ma proposition d'ajournement à 17 heures.

**Le président:** Très bien; vous êtes extrêmement accommodant, monsieur Gray.

Je pense que nous sommes déjà . . . En voilà encore quelques-uns. Dès que nous aurons commencé, messieurs, la plupart de tous ces amendements seront adoptés assez rapidement.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, vous comprendrez facilement qu'il était difficile de rédiger ou de réviser certains des amendements avant que nous n'ayons entendu tous les témoignages. Je ne pense pas . . .

**Le président:** Monsieur Forrestall, personne ici n'est en train de critiquer ni de condamner. Attendons simplement encore un peu.

**M. Forrestall:** . . . que nous ayons des excuses à présenter.

**Le président:** En effet, il n'y a aucune raison de s'excuser pour le moment, mais il y en aura sans doute dans très peu de temps si nous n'arrivons pas à démarrer.

**M. Rompkey:** Ne pourrions-nous pas déjà discuter des articles qui ne sont pas . . .

**Le président:** Si, monsieur Rompkey, mais je sais qu'il y a plusieurs amendements de forme concernant le premier article.

**M. Forrestall:** Vous serez content de pouvoir partir à 18 heures, sans plus d'encombres.

**Le président:** Ne perdons pas de temps. Puisque ces amendements portent sur l'article 1, commençons article par article, dans l'ordre chronologique, et si vous n'avez pas d'amendement à proposer, sauf M. Forrestall et les hauts fonctionnaires, allons-y. Cela donnera le temps à ces messieurs de passer au Comité les autres amendements à l'article 1. Passons donc directement à l'article 2, page 47.

**M. Forrestall:** Quel document consultez-vous?

**M. Rompkey:** Monsieur le président, êtes-vous en train de lire ce classeur volumineux que nous avons ici, ou le projet de loi?

**Le président:** Le projet de loi. Le classeur fournit d'autres informations, exposées de façon très pratique. Mais c'est au projet de loi que nous devons nous reporter.

**M. Forrestall:** Si je comprends bien, monsieur le président, nous réservons l'article 1.

L'article 1 est réservé

Article 2

**M. Forrestall:** Puis-je proposer un amendement?

[Text]

**The Chairman:** Do we have it in front of us? If you have an amendment, let us stand that one. I am not trying to be funny in this, but if we do not have it circulated, let us just keep moving.

**Mr. Forrestall:** It is the first one you have in front of you.

**The Chairman:** No, I have a couple for clause 1, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** So do I.

**The Chairman:** Yes, so if there are any amendments on clause . . .

**Mr. Forrestall:** I have no others, so unless the New Democratic Party or the Official Opposition have some I am not apprised of . . .

**The Chairman:** Have you an amendment for clause 2, Mr. Forrestall?

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I have to ask you a question, because I am new at the numbering. When you say "clause 2", you are not referring to the clause that lists all of the interpretations.

**The Chairman:** No, no; that is all clause 1. That is why you go to page 47. All those lines down the side of the pages indicate an amendment in clause 1. I know it is confusing.

**Mr. Angus:** I see.

**The Chairman:** So we have a clause 2 there:

2. Subsection 9(1) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

And that is the next amendment.

Are you telling me, Mr. Forrestall, you have an amendment to this clause, clause 2?

**Mr. Forrestall:** I have not the vaguest idea, quite frankly, Mr. Chairman, what in the hell you are talking about when you talk about page 47. That takes me into clause 4 in the bill.

**The Chairman:** It does not take me into clause 4, Mr. Forrestall. You are in a different bill.

**Mr. Forrestall:** We are into clause 2. Do I understand that, Mr. Chairman?

**The Chairman:** That is what I was trying to have understood, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I have page 1(a), not page 47. I am prepared to move an amendment. I think mine might come first, Mr. Angus. It is a very minor one. I wonder, Mr. Chairman, if I could move that clause 1 of Bill C-36 be amended by striking out line 8 on page 1 and substituting the following—I think I am correct.

**The Chairman:** No, let us have some order here. We have stood clause 1 until we all have amendments circulated. I thought it would help things to get on to a couple of clauses in

[Translation]

**Le président:** L'avons-nous? Réservez cet amendement, si vous le voulez bien. Je ne cherche pas ici à être drôle, mais tant que nous ne l'avons pas sous les yeux, passons à la suite.

**M. Forrestall:** C'est le premier que vous avez devant vous.

**Le président:** Non, j'en ai plusieurs sur l'article 1, monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Moi aussi.

**Le président:** Oui, s'il y a donc des amendements à l'article . . .

**M. Forrestall:** Je n'en ai pas d'autres, à moins que le Nouveau parti démocratique ou l'Opposition officielle en aient à proposer, que je ne connaisse pas . . .

**Le président:** Avez-vous un amendement à proposer à l'article 2, monsieur Forrestall?

**M. Angus:** Monsieur le président, j'ai une question à vous poser, sur cette numérotation. Quand vous parlez de «l'article 2», vous ne parlez pas de l'article des définitions.

**Le président:** Non, non, tout cela est à l'article 1. Voilà pourquoi nous passons à la page 47. Tout ce que vous voyez inscrit en regard de ces pages sont des notes explicatives de la modification à l'article 1. Je sais que ce n'est pas très clair.

**M. Angus:** Je vois.

**Le président:** Voilà donc l'article 2:

2. Le paragraphe 9(1) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Et on a ensuite le texte de la modification suivante.

Avez-vous un amendement à proposer à l'article 2, monsieur Forrestall?

**M. Forrestall:** Je n'en ai pas la moindre idée, très franchement, monsieur le président, et je ne sais pas du tout de quoi vous voulez parler lorsque vous parlez de la page 47. Cela correspond à l'article 4 de mon projet de loi.

**Le président:** Pas du mien, monsieur Forrestall. Vous devez parler d'un autre projet de loi.

**M. Forrestall:** Vous êtes à l'article 2. Est-ce bien cela, monsieur le président?

**Le président:** C'est ce que je pensais avoir expliqué, monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Je suis à la page 1(a), et non pas 47. Je suis prêt à proposer un amendement. Je pense que le mien, qui n'est pas très long, pourrait être présenté d'abord, monsieur Angus. Peut-être pourrais-je, monsieur le président, proposer que l'article 1 du projet de loi C-36 soit modifié, en supprimant la ligne 8 de la page 1, et en y substituant ce qui suit . . . Si je ne me trompe.

**Le président:** Non, procédons par ordre. Nous avons réservé l'article 1 jusqu'à ce que tous les amendements soient distribués. Je pensais que cela nous permettrait de passer à certains

*[Texte]*

which there were no amendments. This is why I hopped to clause 2. I am asking if there are any amendments to clause 2. We know there are amendments for clause 1, for which we are going to have an explanation. Are there any amendments to clause 2?

**Mr. Forrestall:** Just a moment please. Yes, I have at least two amendments prepared with respect to clause 2.

**The Chairman:** Do you have any for clause 3?

**Mr. Forrestall:** Yes, I have an amendment for for each of clauses 3, 4, and 5—3, 4, and 6.

**The Chairman:** Let us go back to clause 1. We are going to go back to clause 1 and hopefully deal with the amendments as they arrive in seriatim form. Are there any amendments to clause 1? I gather there are, so would someone please move the amendments in the order they are to be presented?

On Clause 1

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, for technical reasons, I move that clause 1 of Bill C-36 be amended by striking out line 8 on page 1 and substituting the following—"Definitions":

2. (1) In this Act,

**The Chairman:** Your amendment has been moved, Mr. Forrestall, and it is strictly just a technical amendment, which in effect, as I read it, inserts the section 1. Is that it?

**Mr. Forrestall:** It inserts subsection (1).

Amendment agreed to

**The Chairman:** Hurray! History for an historic bill.

Let us go on. Mr. Forrestall, do you have any further amendments in the order of clause 1?

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I think it is a question of where we insert the clause which responds to the Canadian Air Pilots Association. In their brief to us earlier today, they expressed their belief that there is need for a definition of a "pilot-in-command" in the bill. Its absence, of course, derives from our belief that in the totality of the bill itself it is not necessary; nevertheless, it is a good point and well raised.

I move that clause 1 of Bill C-36 be amended by adding immediately after line 8 on page 3 the following—"pilot-in-command":

"pilot-in-command" means, in relation to an aircraft, the pilot having responsibility and authority for the operation and safety of the aircraft during flight time.

Mr. Chairman, you are in possession of the French portion of that as well.

**The Chairman:** We have the translation and I see the amendment so moved. In effect, you are inserting a new definition of "pilot-in-command" between the present word "owner" and the definition of Superior Court. That is what you are doing. Is that correct?

*[Traduction]*

articles qui ne font l'objet d'aucune proposition d'amendement. Voilà pourquoi j'ai sauté directement à l'article 2. Je demande donc si vous avez des amendements à l'article 2. Nous savons qu'il y en a à l'article 1, et vous nous ferez votre exposé explicatif. Y a-t-il des amendements à l'article 2?

**M. Forrestall:** Une seconde, s'il vous plaît. Oui, j'en ai au moins deux qui sont prêts.

**Le président:** Et à l'article 3?

**M. Forrestall:** Oui, j'ai un amendement pour chacun des articles 3, 4, et 5; 3, 4 et 6.

**Le président:** Revenons à l'article 1. Nous allons revenir à cet article et j'espère que nous pourrions discuter les amendements dans l'ordre qui convient. Avez-vous des amendements à l'article 1? Je pense qu'il y en a, et je demande que vous les présentiez dans l'ordre dans lequel ils sont déposés.

Article 1

**M. Forrestall:** Monsieur le président, pour des raisons techniques, je propose que l'article 1 du projet de loi C-36 soit modifié par substitution, à la ligne 8, page 1, de ce qui suit—"Définitions":

2. (1) Les définitions qui suivent s'appli-

**Le président:** Votre amendement a donc été proposé, monsieur Forrestall, et c'est un amendement de pure forme, qui consiste en fait à insérer l'article 1. N'est-ce pas?

**M. Forrestall:** Le paragraphe 1.

L'amendement est adopté

**Le président:** Bravo! Voilà un projet de loi historique qui est en train de faire histoire.

Continuons. Monsieur Forrestall, vous avez d'autres amendements à l'article 1?

**M. Forrestall:** Monsieur le président, la question se pose de savoir où nous allons insérer la disposition faisant droit à la demande de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes. Dans le mémoire qu'elle nous a présenté ce matin, cette association exprime le désir que l'on donne une définition du terme «commandant de bord». Bien sûr, si cette définition ne figure pas dans le premier article, c'est que nous ne l'avons pas jugée du tout indispensable pour l'ensemble du projet de loi; néanmoins, je trouve que cette suggestion était tout à fait justifiée.

Je propose que l'article 1 du projet loi C-36 soit modifié par insertion, après la ligne 11, page 2, de ce qui suit—"commandant de bord":

«commandant de bord» Le pilote responsable, pendant le temps de vol, de l'utilisation et de la sécurité d'un aéronef;»

Monsieur le président, vous avez également la traduction française.

**Le président:** Oui, vous avez donc proposé votre amendement. Il consiste à insérer la définition du terme «commandant de bord» entre «Canada» et «conseiller». Est-ce bien cela?

[Text]

**Mr. Forrestall:** That is correct.

As was pointed out earlier today by CALPA, the term is used frequently throughout the bill. The amendment is not identical to that proposed, but in fact it does satisfy it. This way members might be refreshed in their memory that what was proposed by CALPA, in the absence of any definition in the interpretation section, was this:

• 1610

“pilot in command” means the pilot directly responsible for and with the final authority as to the operational safety of the aircraft and the persons on board.

What we are proposing, of course, is slightly different, being:

The pilot having responsibility and authority for the operational safety of the aircraft during the flight time.

**The Chairman:** Any comment on that?

**Mr. Rompkey:** What is the definition of flight time?

**Mr. Forrestall:** Flight time, as I would understand it, is from the point in time in which the captain has control of the aircraft, including that period of time when the plane is still on the ground, within his capacity to exercise the authority extended by such an amendment.

**The Chairman:** That is a good question, Mr. Rompkey.

**Mr. Forrestall:** This includes the time the plane spends in the air.

**The Chairman:** It is not like a car and the impaired driving charges. As long as you are in the cabin with the keys, you are in operation and control. I do not know if we have to get into this, but in effect that is what you are saying, is it not?

**Mr. Forrestall:** I would ask if there is a more elaborate technical explanation, but that is what I would understand it to be.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Forrestall has stated the situation correctly. Flight time extends from the time of push-back until the flight has ceased and the aircraft has come to a full stop.

**The Chairman:** Do you have a comment or a question, Mr. Angus?

**Mr. Angus:** The aspect that I am concerned about is that during flight time... I have not checked to see where the reference about “pilot in command” is throughout the act. I do not know what it triggers. But I am wondering, does that limit it? You just mentioned the plane's coming to a complete stop. Does that mean motor shut-off, or engine shut-off as well, and does it relate to where the vehicle has been placed in an area where it is in somebody's landing line or something like that?

**The Chairman:** What about fuel in the aircraft?

[Translation]

**M. Forrestall:** Oui.

L'ACPLA nous a fait remarquer ce matin que le terme revient fréquemment tout au long du projet de loi. Cet amendement n'est pas absolument identique à celui proposé par l'Association, mais je pense qu'il lui donnera satisfaction. Il serait peut-être bon de vous rappeler ce qu'a proposé l'ACPLA en l'absence d'une définition dans la disposition d'interprétation:

«commandant de bord» Le pilote directement responsable de l'utilisation et de la sécurité d'un aéronef et des passagers qu'il transporte.

Ce que nous proposons est légèrement différent:

Le pilote responsable, pendant le temps de vol, de l'utilisation et de la sécurité d'un aéronef.

**Le président:** Avez-vous quelque chose à dire à cet égard?

**M. Rompkey:** Comment définit-on temps de vol?

**M. Forrestall:** Que je sache, le temps de vol est la période pendant laquelle le capitaine a le contrôle de l'aéronef, même lorsque l'appareil se trouve toujours au sol. L'amendement dont nous sommes saisis délègue le pouvoir d'exercer ce contrôle.

**Le président:** C'est une très bonne question, monsieur Rompkey.

**M. Forrestall:** Cela comprend la période où l'aéronef se trouve dans les airs.

**Le président:** Ce n'est pas comme une voiture conduite en état d'ébriété. Tant et aussi longtemps que le pilote se trouve dans la cabine et qu'il a les clés, c'est lui qui contrôle l'aéronef. Je ne sais pas si nous devons entrer dans ce genre de détails, mais c'est ce à quoi vous voulez en venir, n'est-ce pas?

**M. Forrestall:** Je peux toujours me renseigner pour savoir s'il y a une explication technique plus détaillée, mais c'est ce que je crois comprendre.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** M. Forrestall a bien expliqué la situation. Le temps de vol va du moment où l'aéronef quitte le quai jusqu'au moment où le vol prend fin et l'aéronef effectue un arrêt complet.

**Le président:** Avez-vous quelque chose à dire ou une question à poser, monsieur Angus?

**M. Angus:** L'aspect qui me préoccupe consiste en ceci que, pendant le temps de vol... mais je n'ai pas vérifié où on retrouvait au juste l'expression «commandant de bord» dans la loi. Je ne sais pas ce que cette expression déclenche. Mais y a-t-il une limite? Vous avez mentionné l'arrêt complet de l'avion. Est-ce que cela veut dire jusqu'à ce que l'on éteigne les moteurs ou alors jusqu'à ce que l'aéronef arrive à bon port?

**Le président:** Qu'en est-il du combustible de l'aéronef?

[Texte]

**Mr. Angus:** I guess what I am wondering is whether or not the clause would be better without the last three words, whether it would have the same force.

**Mr. Forrestall:** No, it will not. Flight time is that time between which the pilot in command assumes authority for the aircraft and the time when he relinquishes his authority.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Forrestall:** Anything that happens in between, whether it is a fueling stop, a technical stop-over . . . I might, perhaps with your permission, Mr. Chairman, just read a definition.

“Flight time” means the total time from the moment the aircraft first moved under its own power for the purpose of taking off until the moment it comes to a rest at the end of the flight.

**The Chairman:** What are you reading from, Mr. Forrestall?

**Mr. Forrestall:** I am reading from air regulations.

**Mr. Angus:** Of this act?

**Mr. Forrestall:** Yes.

**Mr. Angus:** These are regulations that . . .

**Mr. Forrestall:** These are regulations that will be promulgated, that in fact are promulgated and will continue under the new act.

**An hon. member:** And it includes a fueling stop.

**Mr. Forrestall:** It would include any point in time when the pilot was in control of the aircraft. When the plane comes under control of the ground crew, there are other regulations that have to do with its parking, positioning, handling, and so on.

**Mr. Angus:** So the pilot actually does give up his authority, say, on a refueling stop where there are passengers in the plane. What you are telling me is that under other acts the pilot no longer has responsibility for the safety of his passengers while the plane is being refueled.

• 1615

**Mr. Forrestall:** I will go to our legal advisers, because there is a legal point when there is a transfer of responsibility in the normal operation of an aircraft. If the pilot is on board, he remains in command.

**The Chairman:** Mr. Forrestall, as far as I am concerned, the question is very germane. It was something about push-back, between push-back and stopping . . .

**Mr. Forrestall:** No. That is flight time.

**The Chairman:** Is that not what we are talking about, flight time?

**Mr. Forrestall:** Yes, it is, Mr. Chairman, but perhaps we could hear from our legal adviser.

[Traduction]

**M. Angus:** Je me demande simplement si cette disposition aurait la même force et ne serait pas en fait améliorée si on supprimait l'expression pendant le temps de vol.

**M. Forrestall:** Non, pas du tout. Le temps de vol va du moment où le commandant de bord prend le contrôle de l'aéronef jusqu'au moment où il en abandonne le contrôle.

**Le président:** Très bien.

**M. Forrestall:** Donc, tout ce qui se produit pendant le temps de vol, qu'il s'agisse d'une escale pour faire le plein, d'un arrêt pour des raisons techniques . . . Vous me permettez peut-être, monsieur le président, de vous lire une définition.

«temps de vol» La période entre le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens pour décoller jusqu'au moment où il arrête à la fin du vol.

**Le président:** Qu'est-ce que vous nous lisez, monsieur Forrestall?

**M. Forrestall:** Je vous lis les Règlements de l'air.

**M. Angus:** Ceux qui sont afférents à la loi?

**M. Forrestall:** Oui.

**M. Angus:** Il s'agit de règlements qui . . .

**M. Forrestall:** Ce sont des règlements qui seront promulgués, qui en fait sont déjà en vigueur et continueront de l'être en application de la nouvelle loi.

**Une voix:** Et ils comprennent les escales pour faire le plein.

**M. Forrestall:** Ils comprennent tous les moments où le commandant de bord est au contrôle de l'aéronef. Lorsque l'aéronef est remis entre les mains de l'équipage au sol, il y a d'autres règlements qui régissent le stationnement de l'aéronef, son déplacement, son traitement et ainsi de suite.

**M. Angus:** Donc, au bout du compte, le commandant abandonne le contrôle de l'aéronef quand il fait escale pour faire le plein s'il a des passagers à bord. Si j'ai bien compris ce que vous vouliez dire, il y a d'autres lois qui prévoient que le pilote n'est pas responsable de la sécurité de ses passagers quand l'aéronef fait le plein.

**M. Forrestall:** Je vais m'adresser à nos conseillers juridiques pour cette question d'ordre technique qu'est le transfert de la responsabilité dans le contexte de l'utilisation normale de l'aéronef. Si le pilote demeure à bord, c'est lui qui a le contrôle.

**Le président:** Monsieur Forrestall, je trouve que cette question est tout à fait appropriée. On a parlé du moment où l'avion reculait, c'est-à-dire la période qui va du moment où l'avion recule au moment où il arrête . . .

**M. Forrestall:** Non, cela concernait le temps de vol.

**Le président:** Mais n'est-ce pas ce dont nous parlons, le temps de vol?

**M. Forrestall:** Oui, monsieur le président. Mais il serait peut-être bon de donner la parole à notre conseiller juridique.

[Text]

**Mr. Dan Fiorita (Legal Counsel, Department of Transport Legal Services):** Mr. Chairman, I will try to clarify this. The cost of the flight time is really intended to deal with a situation of pilot's flight duty time and flight time. In the case of flight time—in the case of an in-transit stop, the pilot still retains control of that aircraft if the stop is simply for technical purposes such as loadings and fuel or maybe boarding more passengers. It is still the same flight. It is simply another leg of that same flight. So we are not really relinquishing control. That pilot still has control of that aircraft.

Once the flight terminates and he reaches his destination, then you get into the situation of what the definition of flight time addresses, when the aircraft comes to a complete stop, the doors open and the passengers disembark.

**The Chairman:** Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I have a question. If an airplane is on a flight, say from Halifax to Vancouver, which has a couple of refueling stops, and falls out of the sky in Manitoba because it is short of fuel, it means the pilot is in command and it is his responsibility.

**Mr. Forrestall:** Very much so.

**Mr. Fiorita:** Very much so.

**The Chairman:** I am not bothered by the in-flight fuel stops from Halifax to Vancouver. I am trying to understand when the pilot takes command, and when he finally lands at the end of his flight who takes command with passengers on.

I must say at the moment, as a lawyer who did some drafting at one time, I really do not see if your regulations define what flight time is, why you have the restrictive—in my thought and Mr. Angus'—those three words “during flight time”. You are directing—you are defining the pilot's command. Is the pilot having responsibility and authority for the operation and safety of the aircraft? Then your regulations, I guess, set up some particular definitions.

I really do not understand the reason for those three words “during flight time”. And I would like the question answered. If you have the “during flight time” in, as Mr. Rompkey points out in his first question, when does the flight begin, when does it really end and who takes over in those situations? Is it the ground crew, or is it the girls?

**Mr. Bob Lafleur (Assistant Administrator, Air Regulations, Department of Transport):** Mr. Chairman, maybe I can clarify that. This is the period of time recognized by international convention and also reflected in the national legislation of essentially all countries involved in aviation. Flight time is the period when the door is closed and the aircraft is within the control of the pilot until such time as the movement is terminated and the doors open again. That is the time when the pilot has complete control over the aircraft. He can refuse

[Translation]

**M. Dan Fiorita (conseiller juridique, Contentieux du ministère des Transports):** Monsieur le président, laissez-moi essayer de vous expliquer la situation. Le coût du temps de vol a trait aux heures de vol du pilote et à son temps de vol. Pour ce qui concerne les escales, le pilote demeure au contrôle de l'aéronef si l'escale est faite pour des raisons techniques, comme pour faire le plein, charger de la marchandise ou prendre des passagers. C'est le même vol, il ne change pas. Alors le pilote n'abandonne pas le contrôle de l'aéronef. Il le conserve.

Ce qu'il faut déterminer ici c'est le moment où le temps de vol prend fin. Il faut savoir s'il s'agit de l'instant où l'aéronef effectue un arrêt complet, où les portes sont ouvertes et les passagers descendent.

**Le président:** Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** J'ai une question à poser. Mettons qu'il s'agisse du vol de Halifax à Vancouver qui doit faire escale une ou deux fois pour faire le plein. Mettons que l'avion tombe au Manitoba parce qu'il manque de combustible. D'après cette définition, c'est le commandant de bord qui est au contrôle et donc, c'est lui le responsable.

**M. Forrestall:** Tout à fait.

**M. Fiorita:** C'est juste.

**Le président:** Les escales pour faire le plein entre Halifax et Vancouver ne me préoccupent pas. J'aimerais simplement savoir quand le pilote prend le commandement et qui prend le contrôle à la fin du vol quand les passagers sont toujours à bord.

Je dois dire que malgré ma formation juridique et mon expérience en matière de rédaction, je ne comprends pas du tout la définition de temps de vol qui figure dans votre règlement et pourquoi vous avez ajouté cette restriction, et je crois que M. Angus pense comme moi, ces quelques mots «pendant le temps de vol». Vous définissez en fait l'activité du commandant. Le pilote est-il le responsable de l'utilisation et de la sécurité de l'aéronef? Votre règlement établit des définitions précises.

Je ne comprends vraiment pas pourquoi on utilise cette expression «pendant le temps de vol». J'aimerais bien qu'on réponde à ma question. Et si vous conservez cette expression, et M. Rompkey l'a bien dit dans sa première question, il faudrait déterminer quand le vol commence, quand il prend fin et qui est au contrôle? S'agit-il de l'équipage au sol ou du personnel de bord?

**M. Bob Lafleur (administrateur adjoint, Réglementation aérienne, ministère des Transports):** Monsieur le président, je suis sans doute en mesure de vous fournir des explications qui vous aideront à comprendre cette affaire. Le temps de vol est une période définie dans des conventions internationales et que l'on retrouve dans la législation de presque tous les pays qui s'occupent de l'aviation. Le temps de vol va de l'instant où les portes sont fermées et le pilote aux commandes de l'aéronef jusqu'à ce qu'il effectue un arrêt complet et que les portes soient ouvertes de nouveau. C'est la période où le pilote a le

[*Texte*]

to take the aircraft off the ground. He can abort a landing. It is within his jurisdiction.

When the doors are open there is a shearer jurisdiction because there are various things that go on, including maintenance activities, loading activities and dispatching of the aircraft. That is covered by the operations standards by which the operator carries out the air operation. So in the case of a carrier like Air Canada, before the doors close Air Canada would have specific parts of its organization responsible for the fueling, responsible for the loading of the aircraft and other aspects before the aircraft actually starts moving. When the door closes and the aircraft starts moving, the jurisdiction of the aircraft solely belongs to the pilot in command.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Angus.

• 1620

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I guess I am still bothered by the three words because, without a definition of flight time in the act itself, it suggests to me that there is a misleading element to the phrasing. I am just wondering why it would not be better to drop those three words and just have it say "having responsibility and authority for the operation and safety of the aircraft". Why do we even have to refer to flight time? If he or she is the pilot in command, whether or not he or she is in the air or on the ground, whether or not he or she is moving or stopped, the pilot in command is the pilot in command.

**Mr. Lafleur:** If you drop those three words, you then make the pilot responsible for everything that happens in respect of the aircraft at all times. The system is not established in accordance with that kind of principle. There are shared responsibilities; there are massive responsibilities, for example, in respect to maintenance for the maintenance portion of an air carrier's organization. That would not be properly shouldered by the pilot. The pilot in command concept is an internationally recognized one. It is one, by common usage, that is known to the piloting community. It is one of those terms which I suppose you could include in a definition in the act but, in an effort not to burden the act with definitions which really are not necessary, the act is only being amended in so far as those key words that require definition. There are an awful lot of other terms which are clear by common usage to the community to which this act applies.

**The Chairman:** You are telling us then that "during flight time" is a well-recognized term within the aviation industry and, without those words, different responsibilities flow, whereas with those words it is really more defined even though we are asking questions.

**Mr. Lafleur:** That is right. If you say "during flight time", every pilot knows what it means . . .

**The Chairman:** Okay. Mr. Angus.

**Mr. Lafleur:** —and every company knows.

[*Traduction*]

contrôle total de l'aéronef. Il peut refuser de décoller ou d'atterrir. C'est son droit.

Lorsque les portes sont ouvertes, la définition de la juridiction est un peu plus obscure à cause des diverses activités qui prennent place, comme l'entretien, le chargement ou le déplacement. Ces activités sont régies par les normes opérationnelles qu'appliquent les transporteurs aériens. Dans le cas d'un transporteur comme Air Canada, c'est une unité particulière de la Société qui est responsable de faire le plein, de charger l'aéronef et des autres activités qui peuvent être effectuées avant que l'aéronef ne commence à se déplacer. Lorsque les portes sont fermées et que l'aéronef commence à se déplacer, c'est le commandant de bord qui a le contrôle total de l'appareil.

**Le président:** Merci. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Ces trois mots continuent de m'inquiéter. En effet, comme la Loi ne contient pas de définition du temps de vol, je crains que le libellé ne prête à confusion. Ne serait-il pas préférable de supprimer ces trois mots et de dire simplement: le pilote responsable de l'utilisation et de la sécurité d'un aéronef. Pourquoi devons-nous parler du temps de vol? Le commandant de bord est commandant de bord, que l'aéronef soit dans l'air ou au sol, à l'arrêt ou en déplacement.

**M. Lafleur:** Si vous supprimez ces trois mots, vous rendez le pilote responsable de tout ce qui a trait à l'aéronef en tout temps. Il y a des responsabilités partagées. Il y a aussi des responsabilités fort importantes comme celle de l'unité d'entretien d'un transporteur aérien. La responsabilité ne devrait pas être assumée par le pilote. Le concept de commandant de bord est un concept reconnu à l'échelle internationale. Ce principe pourrait faire l'objet d'une définition dans la Loi mais pour éviter de la surcharger de termes qui ne sont pas vraiment nécessaires, on n'ajoute, au moyen d'un amendement, que les mots qu'il est nécessaire de définir. Il y a beaucoup d'autres expressions qui sont utilisées couramment dans la communauté à laquelle s'applique cette loi.

**Le président:** Vous voulez dire que l'expression «pendant le temps de vol» est une expression bien connue au sein de l'industrie de l'aéronautique et que la suppression de cette expression entraînerait des responsabilités supplémentaires car elle apporte une précision vraiment utile, même si nous vous posons beaucoup de questions.

**M. Lafleur:** C'est exact. Si vous dites «pendant le temps de vol», tous les pilotes sauront que cela signifie . . .

**Le président:** Très bien. Monsieur Angus.

**M. Lafleur:** . . . et toutes les lignes le savent aussi.

[Text]

**Mr. Forrestall:** I think it perhaps goes even a little further than that. It is also a standard which is accepted internationally, from one country to another, through manuals of operation, which are prescribed procedures laid down by airlines from time to time for the safe and complete operation of their aircraft. I would just draw your attention to the situation where an aircraft lands at the end of the runway with a hijacker on board; you can then conceive of a very clear point in time for what you are raising. That is, a point in time when there is a clear question or a clear reason for the very question you are raising. At some point it has to change. It changes in the normal operation of aircraft when the pilot has shut the aircraft down and opens the doors. This is widely accepted.

**The Chairman:** Thank you but, if that is so, you have raised more questions in my mind than Mr. Belsher did. What happens at the end of the runway when there has been a hijack, the plane is shut down and the doors are opened? Surely to goodness that pilot is still in a qualified command. I mean, I do not know; I do not like your analogy. Mr. Belsher.

**Mr. Forrestall:** I am not trying to answer, Mr. Chairman. I am just trying to indicate that I appreciate the question.

**The Chairman:** Well, I was interested . . .

**Mr. Forrestall:** They are very valid questions. But in the manuals of operation and in the laws of the countries involved, there are very clearly and clearly stipulated procedures with respect to this. You must protect the pilot at some point in time and you cannot have the beginning without the end. If you go through the regulations, they will be promulgated under the actual [*Inaudible—Editor*] of your response.

**The Chairman:** You are on, Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Mr. Chairman, I guess my thought concerns the single-pilot aircraft, the owner-operated aircraft which has maybe three or four passengers, and I wonder if "during flight time" does not really restrict it a little too much. All our questioning has been around the commercial carrier, which has a very defined role, but the purpose of this act really is to talk about the aircraft industry as a whole.

• 1625

**Mr. Lafleur:** Mr. Chairman, even in that case, the carrier is structured so there are various functions performed, one of which is pilot in command, one of which may be director of operations; while it may be the same person, he is wearing two hats. When he gets off the aircraft, he is wearing a second hat.

**Mr. Belsher:** Okay.

**The Chairman:** Mr. Angus.

**Mr. Forrestall:** If you want to drop it, there is no problem at all.

**The Chairman:** No, no. He says there is a problem.

**Mr. Angus:** We were talking about consultation before, and appreciating the answer you gave us before, Mr. Forrestall,

[Translation]

**M. Forrestall:** Cela va peut-être même un peu plus loin. Il s'agit également d'une norme qui est acceptée à l'échelle internationale par divers pays et qui se trouve dans les guides d'utilisation qui définissent les procédures qu'effectuent périodiquement les lignes aériennes pour veiller à l'utilisation sécuritaire de leurs aéronefs. Nous prenons le cas d'un aéronef qui aurait été la proie d'un pirate de l'air. Mettons qu'il atterrisse avec un pirate de l'air à bord. Cela soulève un problème. En effet, la responsabilité est transférée à un moment donné. Chacun sait qu'elle change dans le cadre normal de l'utilisation d'un aéronef au moment où le pilote ouvre les portes après avoir atterri. C'est quelque chose de courant.

**Le président:** Je vous remercie. Mais si vous avez raison, cela me crée plus de problèmes que l'intervention de M. Belsher. Que se passe-t-il au bout de la piste dans les cas d'un détournement au moment où les moteurs sont éteints et les portes ouvertes? Il me semble qu'il ne fait aucun doute que le pilote a toujours le contrôle. Je veux dire que je ne sais pas, je n'aime pas beaucoup votre exemple. Monsieur Belsher.

**M. Forrestall:** Je n'essaie pas de répondre, monsieur le président. J'essayais simplement de dire que cette question est fort valable.

**Le président:** Oui, cela m'intéresse beaucoup . . .

**M. Forrestall:** Ce sont toutes des questions très valables. Mais les guides d'utilisation et la législation des pays concernés prévoient des procédures bien précises pour ce genre de situation. Le pilote doit être protégé à un moment donné et on ne peut avoir de début sans fin. Si vous regardez le règlement, vous constaterez qu'il sera promulgué [*Inaudible—Éditeur*] à votre réponse.

**Le président:** Allez-y, monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Monsieur le président, je m'intéresse surtout au cas des petits aéronefs à un seul pilote qui est en général le propriétaire et qui ne transporte que trois ou quatre passagers. Je me demande si cette expression «pendant le temps de vol» ne limite pas un peu trop la situation. Toutes nos questions ont porté jusqu'à maintenant sur les gros transporteurs qui jouent un rôle bien précis, mais je pense que cette loi s'adresse à l'ensemble de l'industrie de l'aéronautique.

**M. Lafleur:** Monsieur le président, la structure de l'industrie est telle qu'il faut remplir diverses fonctions. Cependant, une seule et même personne peut jouer deux rôles, à savoir le rôle de commandant de bord en plus du rôle de directeur. Quand cette personne descend de l'avion, elle joue le second rôle.

**M. Belsher:** Je vois.

**Le président:** Monsieur Angus.

**M. Forrestall:** Si vous voulez laisser tomber, cela ne me pose aucune difficulté.

**Le président:** Non non, il dit qu'il y a un problème.

**M. Angus:** Nous avons parlé de consultation avant, et compte tenu de la réponse que vous nous avez donnée tout à

[Texte]

about not being able to draft amendments until you have heard all the presenters—did you or the officials have an opportunity to check out the aspect of “during flight time” within this particular definition with the Canadian Air Line Pilots Association? As well, how does the “during flight time” definition you gave us relate to the “walk-around check” that I gather each pilot must perform before taking command of the aircraft to assure that it is suitable for flying?

**Mr. Forrestall:** You have answered your own question, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** I have?

**Mr. Forrestall:** Yes. Before taking command.

**Mr. Angus:** Okay. What about the consultation?

**Mr. Forrestall:** I cannot answer that. I am sure that, because it is so largely a part of normal procedure, it is quite acceptable. But I cannot answer your direct question.

**The Chairman:** I could help Mr. Forrestall and Mr. Angus. It is very interesting because the one CALPA has proposed is short and succinct and has no words “during flight time”. It says the suggestion they wanted is that pilot in command means the pilot directly responsible for and with the final authority as to the operation and safety of the aircraft and the persons on board. I feel that is a lot cleaner than what we have suggested here, with respect.

I come back to you, Mr. Lafleur. You said earlier in exclamation that you needed the flight time; different responsibilities had descended on the pilot and other people in the chain of command. However, the suggestion of “pilot in command of the pilots” has no such restriction in flight time, and thus affecting responsibility. What is your explanation of that?

**Mr. Lafleur:** I can only suggest that it was an oversight because it is certainly a term well known to that pilot community. In fact, it is a term of which they have made extensive representations to ICAO. There have been extensive discussions in ICAO about roles and responsibilities of a pilot in command, and always reference was made to “during flight time”.

I am sure the pilots would wince at the prospect of being responsible for the safety of the aircraft and passengers at all times, because there are so many parties involved in a large operation that they could not be expected to have full control at all times.

The concept is based on the principle that once a vehicle is under way, for the safety of the vehicle, you can only have one person responsible for that vehicle. The concept is similar to the concept in marine, where the captain is responsible for the ship once it is under way. When it is at the dock, there are other people responsible for various aspects of the ship, including the maintenance of the ship, repairs to the ship, and so on. But once the ship is accepted for movement by the

[Traduction]

l'heure, monsieur Forrestall, au sujet de votre impossibilité de rédiger des amendements avant d'avoir entendu tous les intervenants—avez-vous eu l'occasion de vérifier la définition de «pendant le temps de vol» auprès de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes? J'aimerais également savoir si la définition de «pendant le temps de vol» que vous nous avez donnée inclut la vérification visuelle de l'appareil que tous les pilotes doivent effectuer, que je sache, avant de prendre le commandement d'un aéronef pour s'assurer qu'il est en état de vol?

**M. Forrestall:** Vous avez répondu à votre propre question, monsieur Angus.

**M. Angus:** Ah oui?

**M. Forrestall:** Oui, avant de prendre le commandement.

**M. Angus:** D'accord, mais qu'en est-il de la consultation?

**M. Forrestall:** Je ne puis répondre à cela. Je suis persuadé que c'est tout à fait acceptable vu que cela entre dans la procédure normale. Mais je ne puis répondre à votre question directe.

**Le président:** Je pense pouvoir venir en aide à MM. Forrestall et Angus. C'est très intéressant parce que la définition recommandée par l'ACPLA est très brève et ne comprend pas l'expression «pendant le temps de vol». L'Association souhaite simplement que la définition dise que le pilote est directement responsable de l'utilisation et de la sécurité de l'aéronef et des passagers qui se trouvent à son bord. Sauf votre respect, je trouve que c'est beaucoup plus précis que cette définition que nous avons sous les yeux.

Je reviens à vous, monsieur Lafleur. Vous avez dit plus tôt que cette expression était nécessaire et que des responsabilités différentes incombaient aux pilotes et à d'autres dans la hiérarchie du commandement. Cependant, l'idée du commandant de bord qui commande les autres pilotes ne comprend aucune restriction quant au temps de vol et a donc une incidence sur la responsabilité. Comment expliquez-vous cela?

**M. Lafleur:** Il s'agit très certainement d'un oubli parce que c'est une expression qui est très bien connue des pilotes. Qui plus est, ils ont même fait des représentations exhaustives auprès de l'OACI à cet égard. L'OACI a beaucoup discuté des rôles et responsabilités du commandant de bord, mais toujours «pendant le temps de vol».

Je crains que les pilotes ne soient pas trop contents qu'on leur demande d'assumer la responsabilité en matière de sécurité de l'aéronef et des passagers en tout temps, parce qu'il y a tellement d'autres personnes en cause que l'on ne peut s'attendre à ce qu'ils aient le plein contrôle en tout temps.

Ce concept est fondé sur le principe suivant, à savoir que lorsqu'un véhicule est en marche, une seule personne peut être responsable de la sécurité du véhicule et du véhicule lui-même. Cela rejoint également un principe maritime bien connu selon lequel le capitaine est responsable d'un navire en marche. Une fois au quai, il y a d'autres personnes qui sont responsables des diverses activités qui concernent le navire, dont son entretien, sa réparation et ainsi de suite. Mais une fois que le capitaine a

[Text]

captain, it is his responsibility. It is a very old concept, and I think it is widely accepted.

**The Chairman:** Mr. Hardey.

**Mr. Hardey:** Thank you, Mr. Chairman. I think we have covered the clause very effectively by the words, "the door opening". That seems to settle it in my mind. When the door opens, that is the end of the flight time; when it closes, that is the beginning of flight time. I think we are clouding up the issue when we start talking about abnormal situations and referring to the cases of a door opening because of mechanical failure or when hijacking is taking place. Perhaps if we simply injected another word, "during normal flight time" the whole thing could be cleared up and we could get on with something else. I think it is quite clear in my mind what is intended here, and I certainly do accept the explanation regarding what "flight time" is. Would it be any help to inject the word "normal" to cover all of these little questions that keep coming up about something abnormal happening?

• 1630

**The Chairman:** Well, it is another thought. Mr. Lafleur.

**Mr. Lafleur:** Mr. Chairman, perhaps for additional guidance of the committee I can refer to the legislation of a number of other countries and the legislation of ICAO. The ICAO definition is "pilot responsible for the operation and security of an aircraft during flight time". In the United States, a pilot in command means "the pilot responsible for the operation and safety of an aircraft during flight time". There are similar provisions in legislation in Australia, the United Kingdom and France. It is a world-wide term.

**The Chairman:** Well, I can understand it and it is becoming clearer. In effect you are saying what you said earlier, that CALPA's suggestion really had a glaring omission in their suggested amendment, because of their not putting those three words in.

**Mr. Lafleur:** I would not have made that amendment. I would have included the words "during flight time".

**The Chairman:** Well, it is becoming clearer. Mr. Belsher was there. Now, I am really trying to move this thing along. After all, if we get through clause 1, we have gone through 47 pages. It is becoming clearer, but we have further discussion on this point.

**Mr. Forrestall:** It seems to me, Mr. Chairman, there is an unnecessary confusion here.

**The Chairman:** No, Mr. Forrestall. You are going to confuse it, if you continue. I say the thing has become fairly clear in view of the explanations of Mr. Lafleur.

[Translation]

décrété que le navire était en état de marche, il en assume la responsabilité. C'est un très vieux principe et je pense qu'il est largement accepté.

**Le président:** Monsieur Hardey.

**M. Hardey:** Merci, monsieur le président. Je pense que nous avons bien couvert la situation en parlant de l'ouverture des portes. Ça règle le cas, en ce qui me concerne. Je pense que l'on peut dire que le vol est terminé au moment où les portes s'ouvrent. Et il commence quand les portes se ferment. Nous obscurcissons un peu la question en parlant de situations anormales, c'est-à-dire les cas où les portes s'ouvriraient à cause d'un problème d'ordre mécanique ou encore, d'un détournement. Peut-être que si nous ajoutions un mot pour dire «pendant le temps d'un vol normal», cela réglerait toute l'affaire et nous pourrions alors passer à autre chose. Je comprends très bien de quoi il s'agit ici, et j'accepte certainement l'explication relative à «durée du vol». Serait-il utile d'y ajouter le terme «normal» afin de répondre à toutes les questions qu'on risque de poser au sujet de l'éventualité de circonstances anormales?

**Le président:** Eh bien, c'est une autre possibilité, monsieur Lafleur.

**M. Lafleur:** Monsieur le président, pour la gouverne du Comité, je pourrais citer la législation d'autres pays ainsi que celle de l'OACI. Ce dernier organisme utilise la définition suivante: «pilote responsable du fonctionnement et de la sécurité de l'aéronef pendant la durée du vol». Aux États-Unis, le commandant est «le pilote responsable du fonctionnement et de la sécurité de l'aéronef pendant la durée du vol». On trouve des dispositions semblables dans les lois de l'Australie, du Royaume-Uni et de la France. Il s'agit d'un terme utilisé à l'échelle internationale.

**Le président:** Eh bien, je puis comprendre cela, et d'ailleurs la question s'éclaircit. De fait, vous répétez les propos que vous avez tenus plus tôt, à savoir que la propositions CALPA relatives à une modification à apporter au projet de loi comportent une lacune grave, étant donné que ces trois termes n'y figurent pas.

**M. Lafleur:** Je n'aurais pas présenté un tel amendement. J'aurais tout au moins inséré l'expression «pendant la durée du vol».

**Le président:** Eh bien, la situation s'éclaircit. M. Belsher était ici. Entre parenthèses, je m'efforce vraiment de faire avancer nos travaux. Après tout, si nous réussissons à en terminer avec l'article 1, nous aurons parcouru 47 pages. La question s'éclaircit donc, mais il nous reste encore à discuter de ce point.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, il me semble qu'il y a confusion ici, et sans que cela soit nécessaire.

**Le président:** Non, monsieur Forrestall. C'est vous qui allez semer la confusion, si vous continuez. Ce que je dis, c'est que la chose est en train de s'éclaircir, à la lumière des explications données par M. Lafleur.

[Texte]

**Mr. Forrestall:** Are you prepared to accept it? I am prepared to withdraw the amendment.

**The Chairman:** Oh, I do not think that would make anyone too happy. Let us not get into that. I had asked, before Mr. Forrestall wanted to help clarify the thing I thought was becoming clearer, if there were more comments on the issue. No other member indicated he wanted to comment on the point. Could we have discussion and/or any further amendments? We have the amendment Mr. Forrestall has moved. It is before us. I am not going to call for it right at the moment because I think there is another amendment. Or is this the last amendment on the definition section of clause 1? I think we have one more, do we not? Well, I was going to stand it if the other one came earlier, but if we have the satisfaction of discussion . . . Yes, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I have no problem bouncing back and forth within one clause.

**The Chairman:** Well, this is the point.

**Mr. Angus:** It is before us now; let us deal with it and be done with it. We can then move on to the other amendments within the definition clause.

**The Chairman:** All I was trying to do was tell you where the amendments came. In effect this amendment is the next amendment in line, is it not? Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Well, all right.

**The Chairman:** We have an explanation from Mr. Sinclair as to whether it is acceptable or not. The only other item, before we get to the pilot in command, was the question of hire or reward. Mr. Sinclair gave his explanation of this. There are no amendments before me on the hire or reward. So we are moving now to the next amendment, which was made by Mr. Forrestall. This is pilot in command. We have had the discussion on it, and if there are no further comments on it, let us move on. Mr. Forrestall's amendment is before us. If there is no further discussion, I am going to call for a vote.

Amendment agreed to

**The Chairman:** Now, Mr. Forrestall, or anybody else, we are . . .

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, could I address a further amendment, an amendment suggested as a result of the appearance of the Air Transport Association of Canada? It deals with the definition of a registered owner. I move that clause 1 of Bill C-36 be amended by striking out line 8 on page 3 and substituting the following:

aircraft is registered, but does not include . . .

[Traduction]

**M. Forrestall:** Êtes-vous disposé à l'accepter? Pour ma part, je suis disposé à retirer l'amendement.

**Le président:** Oh, je ne crois pas que cela satisfasse qui que ce soit. Ne nous embarquons pas là-dedans. Avant que M. Forrestall n'ait clarifié la question qui, à mon avis, était en train de s'éclaircir de toute façon, j'avais demandé s'il y avait d'autres remarques là-dessus. Or aucun autre membre du comité n'a fait signe de vouloir intervenir. J'aimerais donc savoir si nous pouvons maintenant discuter et peut-être présenter d'autres amendements? Nous sommes saisis de l'amendement présenté par M. Forrestall. Je ne vais pas demander qu'on vote immédiatement parce que je crois qu'il y a un autre amendement. A moins qu'il ne s'agisse du dernier amendement relatif aux définitions de l'article 1? N'y en a-t-il pas un autre? Eh bien, j'allais réserver le premier si l'autre était présenté plus tôt, mais si nous pouvons discuter, ce qui satisfera nos membres . . . Oui, monsieur Angus.

**M. Angus:** Monsieur le président, je n'ai pas d'objection à ce que nous passions d'un aspect à l'autre d'une même disposition.

**Le président:** Et bien, c'est justement de cela que nous discutons.

**M. Angus:** Nous sommes saisis de cet amendement; finissons-en. Nous pourrions ensuite passer aux autres amendements portant sur la définition.

**Le président:** Tout ce que j'essayais de faire c'était de vous dire quel est l'ordre des amendements. Celui dont nous sommes saisis est le suivant dans la série, n'est-ce pas? Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Eh bien, ça va très bien.

**Le président:** M. Sinclair peut nous expliquer si elle est acceptable ou non. La seule autre question à voir avant d'en arriver au chef pilote est celle de la rémunération. M. Sinclair nous a d'ailleurs expliqué cela et il n'y a aucun amendement portant sur cet aspect. Nous passons maintenant à l'amendement suivant, parrainé cette fois par M. Forrestall. Elle porte sur le chef pilote. Nous en avons discuté, et s'il n'y a pas d'autres remarques, poursuivons. Nous sommes saisis de l'amendement de M. Forrestall. S'il n'y a pas d'autres interventions, nous allons passer aux voix.

L'amendement est adopté

**Le président:** Maintenant, monsieur Forrestall, ou quiconque, nous en sommes . . .

**M. Forrestall:** Monsieur le président, me permettez-vous de soumettre un autre amendement, celui-là conçu à la suite du témoignage de l'Association des transporteurs aériens du Canada? Il porte sur la définition de propriétaire inscrit. Je propose que l'article 1 du projet de loi C-36 soit modifié par substitution à la ligne 10, page 3, de ce qui suit:

immatriculé mais ne comprend pas . . .

[Text]

[Translation]

• 1635

**The Chairman:** We do not have that, Mr. Forrestall . . . well, I do not have it and I am the one who needs it.

**Mr. Belsher:** About two o'clock, one against three.

**Mr. Forrestall:** Might I be permitted to read it into the record and I will then be pleased to supply you with a copy; otherwise, you can have a copy right now.

**The Chairman:** Well, read it, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** The amendment to clause 1 appears on page 3. I move that we strike out line 8 on page 3 and substitute the following:

aircraft is registered, but does not include a mere holder of a security interest in the aircraft;

**The Chairman:** This really should have come in before we talked about pilot in command. I want to keep this thing in order. We already have the pilot in command as amended. You are going back just a momentary step to the line you started from, line 8. You should have moved this first. Anyway, it is before us, but let us keep them in order.

**Mr. Forrestall:** Well, Mr. Chairman, I asked if you wanted to go in the other direction. You directed me to go in the direction I went. I am just trying to accommodate you.

**The Chairman:** You are going at the moment, so keep going. The amendment is before us; you have all heard the amendment. It is a result of the ATC brief, is it not?

**Mr. Forrestall:** That is right.

**The Chairman:** Is there any further discussion on this amendment?

**Mr. Forrestall:** All it will do is alter the definition of owner to exclude those holding security interests, which was the principal point made by ATAC.

**The Chairman:** Good. Any further discussion? Ready for the question?

**Mr. Angus:** No, no.

**The Chairman:** We are going to have a long night here, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** It is not night yet. Just one quick question, Mr. Chairman. I apologize if you have entered this already. When I raised it earlier this afternoon, there was a question about "the registered" throughout the bill and whether or not this original with the amendment satisfies in your minds the concern raised by the various groups.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I believe I answered that question before. With the change in the definition of owner to

**Le président:** Nous n'avons pas cela, monsieur Forrestall . . . Eh bien, moi en tout cas, je ne l'ai pas, et c'est moi qui en ai besoin.

**M. Belsher:** Vers 14 heures, un contre trois.

**M. Forrestall:** Peut-on m'autoriser à le lire, après quoi je vous en fournirai volontiers une copie? Sinon, vous pouvez avoir une copie immédiatement.

**Le président:** Eh bien, allez-y, monsieur Forrestall, lisez-le.

**M. Forrestall:** L'amendement à l'article 1 porte sur un texte figurant à la page 3. Je propose donc qu'on substitue à la ligne 10 de la page 3, ce qui suit:

immatriculé, mais cela ne comprend pas celui qui ne fait que détenir un intérêt dans l'aéronef;

**Le président:** Cela aurait vraiment dû être présenté avant que nous n'abordions la question du chef pilote. Je veux maintenir de l'ordre là-dedans. Nous avons déjà modifié ce qui se rapportait au chef pilote. Or, vous vous trouvez, vous, à retourner à votre point de départ, c'est-à-dire à la ligne 10. Vous auriez dû faire cette proposition plus tôt. De toute manière, nous en sommes saisis, mais suivons un certain ordre dans l'étude des choses.

**M. Forrestall:** Eh bien, monsieur le président, je vous ai demandé si vous vouliez aller dans l'autre direction. Vous m'avez dit d'aller de l'avant dans la direction que j'avais prise. J'essaie simplement d'être obligeant.

**Le président:** Vous êtes déjà parti sur votre lancée, poursuivez donc. Nous sommes saisis de l'amendement, tout le monde l'a entendu. Il résulte du mémoire présenté par l'ATC, n'est-ce pas?

**M. Forrestall:** C'est exact.

**Le président:** Y a-t-il quelqu'un d'autre qui veuille discuter de cet amendement?

**M. Forrestall:** Il ne fait que modifier la définition de propriétaire de manière à exclure ceux qui détiennent des intérêts garantis, ce qui correspond à la principale demande faite par l'Association des transporteurs aériens du Canada.

**Le président:** Bien. Y a-t-il d'autres interventions? Êtes-vous prêts à passer aux voix?

**M. Angus:** Non, non.

**Le président:** La nuit va être longue, monsieur Angus.

**M. Angus:** Il ne fait pas encore nuit. Juste une brève question, monsieur le président. Je m'excuse d'avance si vous avez déjà abordé le sujet. On a parlé de la question du propriétaire inscrit partout dans le projet de loi, et on s'est demandé si la version initiale amendée répondait à vos préoccupations et à celles exprimées par divers groupes.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je crois avoir déjà répondu à cette question. Si l'on modifie la définition de propriétaire de manière à exclure le détenteur d'intérêts

[Texte]

exclude the holder of a security interest, I think that covers the objections raised by both ATAC and COPA.

**Mr. Angus:** But one part of the objection was not related to the financial interests, the security interests, but is the question of who gets dinged with certain costs if the user of the aircraft is different from the owner and runs up charges at various airports. Does this definition still protect him, given the fact that at some point he must become the registered person of the aircraft?

**Mr. Fiorita:** The way the definition of owner has been amended, it will exclude the responsibility of a person who has a security interest in the aircraft merely on that basis. If he takes measures to collect on his security interest, at that point he then becomes the registered owner of the aircraft and he could be found responsible for any outstanding fees. As long as he remains, purely and simply, a mere holder of a security interest, he is excluded from the provisions which impose liability for charges on the registered owner and the operator.

**Mr. Angus:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you. Any further comments? I will call the amendment.

Amendment agreed to.

**The Chairman:** Thank you.

Now, we are still on page 3. Are there any further amendments on the interpretation section of clause 1? Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, with respect to the interpretation, I think that is all we have.

• 1640

**The Chairman:** That is very good. Okay. I am on page 3, clause 1, but we are now on proposed subsection 3.(1) of Part I, "Aeronautics—Application of Part". Would you indicate if there are any further amendments on page 3, or what the next amendment is? I have one . . . after line 27, perhaps. Is that correct? Would you . . . oh, you have not moved it yet. I have an indication, Mr. Forrestall, that there is going to be an amendment here. Let us move it along.

**Mr. Forrestall:** Yes, Mr. Chairman. If I can direct your attention, still on clause 1, to page 7 . . .

**The Chairman:** Wait, wait, wait. I am not going to page 7; we are on page 3.

**Mr. Forrestall:** Page 3, yes. Forgive me for minor lapses.

**The Chairman:** Well, you are a little nervous here. You are not used to this, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, with all due respect, I am not all that sure you are either.

[Traduction]

garantis je crois que cela répond aux objections formulées à la fois par l'Association des transporteurs aériens du Canada et par la COPA.

**M. Angus:** Cependant, l'objection ne portait pas seulement sur les intérêts financiers, les intérêts garantis, mais aussi sur la question à savoir qui doit assumer certains coûts si l'utilisateur de l'aéronef n'est pas le même que le propriétaire et s'il doit payer certains frais à divers aéroports. Cette définition continue-t-elle à le protéger étant donné qu'à un moment ou l'autre, il doit devenir le responsable inscrit de l'aéronef?

**M. Fiorita:** La modification apportée à la définition du propriétaire exclura la responsabilité d'une personne ayant des intérêts dans l'aéronef, et uniquement pour cette raison. Si cette dernière prend certaines mesures pour recueillir ce que lui rapporte son intérêt, il se trouve alors à devenir le propriétaire inscrit de l'aéronef, et peut dès lors être tenu responsable de tous les frais impayés. Toutefois, aussi longtemps qu'il demeure uniquement détenteur d'un intérêt garanti, il est exclu des dispositions imposant des responsabilités au propriétaire inscrit, et à l'utilisateur de l'aéronef, en cas de frais impayés.

**M. Angus:** Merci.

**Le président:** Merci. Y a-t-il d'autres remarques? Nous allons maintenant passer aux voix.

L'amendement est adopté.

**Le président:** Merci.

Nous en sommes toujours à la page 3. Y a-t-il d'autres amendements relatifs aux définitions de l'article 1? Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je crois que nous en avons terminé avec les dispositions relatives aux définitions.

**Le président:** C'est très bien. Bien. J'en suis à la page 3, à l'article 1, mais nous en sommes maintenant au paragraphe 3(1) du même article de la Partie I, intitulé «Aéronautique—Champ d'application». Y a-t-il d'autres amendements à la page 3, ou quel est l'amendement suivant? J'en ai un à insérer après la ligne 24 peut-être. Est-ce exact? Pouvez-vous . . . oh, vous ne l'avez pas encore proposé. Quoi qu'il en soit, monsieur Forrestall, je crois savoir qu'il y aura un amendement là. Allons-y donc.

**M. Forrestall:** Oui, monsieur le président. J'aimerais maintenant passer à la page 7, toujours au sujet de l'article 1 . . .

**Le président:** Une seconde. Je ne veux pas passer à la page 7, car nous en sommes encore à la page 3.

**M. Forrestall:** Page 3, oui. Excusez-moi.

**Le président:** Eh bien, vous êtes un peu nerveux. Vous n'êtes pas habitué à cela, monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, sauf votre respect, j'ai la même impression en ce qui me concerne.

## [Text]

Mr. Chairman, I move that clause 1 of Bill C-36 be amended by adding, immediately after line 28 on page 3, the following:

(2) Notwithstanding the definition "Minister" in proposed subsection (1), "Minister" in relation to any matter referred to in proposed paragraphs 3.2(n), 3.9(p), (q) or (r), proposed section 5.3 or proposed subparagraph 7.6(1)(b), means the Minister of National Defence.

**The Chairman:** Will you explain that?

**Mr. Forrestall:** It is again in response to an ATAC observation with respect to limiting certain matters to the Department of National Defence. I hesitate to say it is a technical matter, but in fact it is. It does limit, within the parameters of the sections and the bracketed sections I have mentioned, certain actions to the Department of National Defence.

**The Chairman:** This is exactly what ATAC requested. Yes, Mr. Angus?

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I have just a quick question. I assume this amendment is the one, if accepted, which would not duplicate the air safety people, and there would be no conflict in terms of jurisdiction. This in effect prevents the Minister from involving himself in any kind of investigation.

**The Chairman:** That is what I understand was . . .

**Mr. Forrestall:** That was the intent of it.

**The Chairman:** —the thrust of their amendment.

**Mr. Forrestall:** That was the thrust of their amendment, quite clearly.

**An hon. member:** I definitely will support that one.

Amendment agreed to

**Mr. Forrestall:** I should say for the historical record that I disagree with it.

**The Chairman:** That is fine. Let us forget about history and let us just make our own history here today.

**Mr. Belsher:** Mr. Chairman, I am a little confused as to how . . . This is under the heading of "Minister" and yet it is added to "Minister", or am I putting them in the wrong place? Does this immediately follow

"Tribunal" means the Civil Aviation Tribunal established Is it following that?

• 1645

**The Chairman:** Yes, yes. It is a separate section. "Minister" is defined earlier, as you can see on page 2 in the interpretation section, and this in effect is a qualifying definition of "Minister" in respect to certain specific sections of the bill because of the safety tribunal being created by the bill.

## [Translation]

Monsieur le président, je propose que l'article 1 du projet de loi C-36 par addition immédiatement après la ligne 25, page 3, de ce qui suit:

(2) Par dérogation à la définition de «ministre» figurant au paragraphe (1), «ministre», s'entend, à l'égard de toute question figurant aux alinéas 3.2n), 3.9p), q) ou r), à l'article 5.3 et à l'alinéa 7.6(1)9b), du ministre de la Défense nationale.

**Le président:** Pouvez-vous nous expliquer le sens de l'amendement?

**M. Forrestall:** Cela se rapporte encore à une observation faite par l'Association canadienne des transporteurs aériens, qui demandait que certaines questions relèvent du ministère de la Défense nationale. J'hésite à dire qu'il s'agit de questions techniques mais en fait, c'est bien de cela qu'il s'agit. Cet amendement, dans le cadre des dispositions déjà mentionnées, limite certaines initiatives au ministère de la Défense nationale.

**Le président:** C'est précisément ce que l'Association des transporteurs aériens du Canada demandait. Oui, monsieur Angus?

**M. Angus:** Monsieur le président, juste une brève question. Si cet amendement est adopté, je pense qu'il éviterait le dédoublement des effectifs chargés de la sécurité aérienne, il ferait en sorte qu'il n'y ait aucun conflit de compétence. Cela empêcherait donc le ministre de participer lui-même à toute enquête.

**Le président:** C'est ce que j'ai cru comprendre . . .

**M. Forrestall:** C'est bien l'intention qui sous-tend cette proposition.

**Le président:** . . . à propos de cet amendement.

**M. Forrestall:** Il ne fait aucun doute que c'était bien ce que visait cet amendement.

**Une voix:** Je l'appuierai donc volontiers.

L'amendement est adopté

**M. Forrestall:** Afin que cela soit consigné au procès-verbal, je tiens à dire que je suis en désaccord.

**Le président:** Bien. Oublions l'histoire, contentons-nous aujourd'hui de façonner notre propre histoire.

**M. Belsher:** Monsieur le président, cela me paraît un peu embrouillé . . . Cela se retrouve sous «ministre» et en dépit de cela, on l'ajoute à «ministre», à moins que je ne me sois trompé et que je ne place cet amendement au mauvais endroit? Faut-il insérer cela immédiatement après

«Tribunal» le tribunal de l'Aviation civile constitué Est-ce après cela?

**Le président:** Oui, oui. Il s'agit d'un article distinct. «Ministre» est défini plus haut, ainsi que vous pouvez le vérifier à la page 2, à l'article des définitions; il s'agit ici d'une définition de «ministre» à l'égard de certains articles du projet

[Texte]

Fine, that has been carried. Let us move on. Does that end, Mr. Forrestall, the amendments on the interpretation section, definitions, I think? The next one I have is on page 7.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I move that proposed paragraph 3.4(6) of Bill C-36 be amended by striking out line 27 on page 7 and substituting the following:

of aircraft who have failed to pay on time any charges imposed under this section to deposit each year with the

**The Chairman:** I have heard the amendment. Is there any discussion?

**Mr. Forrestall:** You should only be able to require security where there has been a previous delinquency on the part of the owner or the operator or whoever is deemed to have had the responsibility.

**The Chairman:** Was that COPA or—that amendment from memory came as a result of . . . ?

**Mr. Forrestall:** ATAC and I think COPA made reference to it.

**The Chairman:** ATAC and COPA.

**Mr. Forrestall:** Certainly ATAC.

**The Chairman:** Fine. Any further discussion or comments? We have heard the amendment.

Amendment agreed to

**The Chairman:** I am informed by my advisers, it is exactly their amendment. You are being very responsive. We will see.

**Mr. Forrestall:** If I could look at a clarification amendment, I move that the English version of proposed subsection 4.(a) of Bill C-36 be amended by striking out line 3 on page 15 and substituting the following therefor:

by air carriers and of flight crew members of any aircraft used

**The Chairman:** Yes. I will accept the amendment. It is to clarify the section, is it not?

**Mr. Forrestall:** It is to clarify, in the English, any limitation on the hours of utilization of the aircraft itself. It could be read as it is now printed as a limitation on the hours of work of the aircraft itself and that should be corrected.

**The Chairman:** Any comment or discussion? Yes, Mr. Gray.

[Traduction]

de loi, ce en raison de la création du tribunal de la sécurité par ce même projet de loi.

Très bien, cela vient d'être adopté. Poursuivons donc, monsieur Forrestall, cela met-il fin aux amendements relatifs aux définitions? Je le crois, car l'amendement suivant porte sur la page 7.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je propose que le paragraphe (6) de l'article 3.4 du projet de loi C-36 soit modifié par substitution à la ligne 23, page 7, de ce qui suit:

d'aéronefs, qui n'ont pas payé à temps tous les frais qui leur sont imposés en vertu de cet article, le dépôt chaque année

**Le président:** Bien. Y a-t-il quelqu'un qui veuille en discuter?

**M. Forrestall:** On ne devrait imposer une garantie que lorsque le propriétaire ou l'utilisateur, ou quiconque est réputé avoir la responsabilité de l'aéronef, a manqué précédemment à ses paiements.

**Le président:** Cet amendement remonte-t-il à une proposition de la COPA?

**M. Forrestall:** L'Association canadienne des transporteurs aériens et aussi la COPA, je crois, ont mentionné cette question.

**Le président:** C'est donc l'Association canadienne des transporteurs aériens et la COPA.

**M. Forrestall:** Tout au moins l'Association canadienne des transporteurs aériens.

**Le président:** Bien. Y a-t-il quelqu'un d'autre qui veuille discuter ou qui ait des observations à faire? Nous avons été saisis de l'amendement.

L'amendement est adopté

**Le président:** Mes conseillers me disent à l'instant qu'il s'agit mot pour mot de l'amendement proposé par cet organisme. Vous tenez donc certainement compte des demandes des autres. Nous verrons.

**M. Forrestall:** J'aimerais maintenant proposer un amendement destiné à éclaircir le texte. À cette fin, je propose que la version anglaise de l'alinéa a) de l'article 4 du projet de loi C-36 soit modifiée par substitution à la ligne 3, page 15, de ce qui suit:

by air carriers and of flight crew members of any aircraft used

**Le président:** Oui. Cet amendement est recevable car il s'agit d'éclaircir le sens de la disposition, n'est-ce pas?

**M. Forrestall:** Il s'agit de présenter plus clairement, en anglais, toutes les limites imposées à l'utilisation de l'aéronef. Or, dans sa version actuelle, on peut croire qu'il s'agit de limiter les heures de travail de l'aéronef lui-même et c'est cette impression qu'il faut corriger.

**Le président:** Y a-t-il des observations ou des discussions à ce sujet? Oui, monsieur Gray.

[Text]

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Which means, Mr. Chairman, the French version is correct.

**The Chairman:** Yes. The French version is correct. It is just the English version, so it is even more technical than some technical amendments.

Amendment agreed to

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, without moving an amendment, the committee will recall there was an extensive discussion as a result, particularly of COPA's presentation to us, of the use of the word "and" or "or". If I could refer the committee members to proposed subsection 4.(b), there was a question of the level of liability insurance and principally about the question as to whether it should be either "owners or operators" or "owners and operators".

• 1650

**The Chairman:** Wait. We do not have the right—what I have before me, this does not make sense.

**Mr. Forrestall:** I have not moved it and I am not prepared to put it forward. What I am suggesting to you, Mr. Chairman, is that we are prepared to entertain a further discussion, a discussion rising out of the members' recollection of the evidence given to us by COPA. We are prepared to let the section stand as it is but, if it is the very strong desire of the committee, we are prepared to put forward an amendment. Subject to what our officials have to say, we are prepared to let it stand as it reads.

**An hon. member:** Could you pinpoint where in the bill we are talking about right now?

**Mr. Forrestall:** Yes, proposed subsection 4.(b) on page 15.

**The Chairman:** Well, Mr. Forrestall, if the officials or you are not prepared to move the amendment, I do not know... I will just refresh the committee's memory on the COPA presentation, the Canadian Owners and Pilots Association presentation on proposed subsection 4.(b), reading from their brief:

This section reads that owners and operators of aircraft shall be required to carry liability insurance. COPA feels strongly that this section should be amended slightly to read that either the owner or the operator, but not both, be required to carry insurance. In Canada today, liability insurance may be purchased by pilots who do not own aircraft. Some aircraft owners may never carry insurance but the operator does in fact carry it. The law must be clear that both parties are not required to carry insurance but rather either one or the other.

That is right. I remember we had a discussion as to whether the "and" was conjunctive or disjunctive. Yes, Mr. Lafleur.

**Mr. Lafleur:** Just to assist the committee, I might point out this is a section that deals with powers of the Minister to make regulations. For flexibility in the act, the word "and" is used in order to allow the Minister to make regulations in both areas.

[Translation]

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Ce qui signifie, monsieur le président, que la version française est correcte.

**Le président:** Oui. La version française est correcte. Il n'y a que la version anglaise à corriger, il s'agit donc d'un amendement encore plus technique que certains autres.

L'amendement est adopté

**M. Forrestall:** Monsieur le président, le Comité se rappellera sans doute que nous avons longuement discuté de l'utilisation des conjonctions «et» et «ou», particulièrement à la suite de la présentation du mémoire de la COPA. J'aimerais maintenant me reporter à l'alinéa b) de l'article 4, où il est question du montant de l'assurance-responsabilité. Il s'agit de savoir s'il faut dire «propriétaires ou utilisateurs» ou plutôt «propriétaires et utilisateurs».

**Le président:** Attendez un instant. Nous n'avons pas ici le bon... ce que j'ai devant moi, n'est pas ce qu'il faut.

**M. Forrestall:** Je n'ai pas présenté cette motion et je ne suis pas disposé à la soumettre. Je suggère que nous parlions de la question soulevée lors du témoignage de la COPA. Nous voulons bien garder cet alinéa dans sa version actuelle mais si les membres du comité y tiennent, nous sommes prêts à proposer un amendement. Selon les conseils des fonctionnaires, nous sommes disposés à laisser cet alinéa inchangé.

**Une voix:** Pourriez-vous préciser de quelle partie vous parlez maintenant?

**M. Forrestall:** Oui, l'alinéa 4b) à la page 15.

**Le président:** Monsieur Forrestall, si vous ou les fonctionnaires ne veulent pas proposer l'amendement, je ne sais pas... Je vais d'abord vous rafraîchir la mémoire au sujet de la position adoptée par la COPA, la *Canadian Owners' and Pilots' Association*, dans son mémoire au sujet de cet alinéa 4b):

D'après cet article, les propriétaires et les utilisateurs d'aéronef seront tenus de contracter une assurance-responsabilité. Notre association estime qu'il faut modifier cet alinéa pour que cette obligation s'applique au propriétaire ou à l'utilisateur, mais pas aux deux. Les pilotes canadiens qui ne sont pas propriétaires d'un avion peuvent maintenant contracter une assurance-responsabilité. Certains propriétaires d'avion ne prennent jamais une assurance, dans ce cas-là, c'est le pilote qui la contracte. La loi doit prévoir clairement que les deux parties ne sont pas tenues de contracter cette assurance, mais seulement une des deux.

C'est exact. Je me souviens que nous avons essayé de déterminer si le «et» était un conjonctif ou un disjonctif. Oui, monsieur Lafleur.

**M. Lafleur:** Pour vous aider à ce sujet, je vous signale que cet article porte sur le pouvoir du ministre de prendre des règlements. On a choisi le terme «et» afin de donner au ministre la possibilité de prendre des règlements dans les deux

## [Texte]

If the word "or" is used, the Minister then has to choose between making regulations applicable to owners or to operators. In our response to that issue, we stated that it was certainly not the intention of the Minister to impose that obligation on both the owner and the operator. One or the other would certainly satisfy our concerns. In fact, the regulation, which has been drafted and which will be circulated for consultation with the industry associations, makes it clear that we are requiring the aircraft itself to be covered by liability insurance and that can be done by either the owner or the operator. But in order to have flexibility in making the regulation, the power should be worded in this way so that the Minister may make regulations applicable to one or the other.

**The Chairman:** You are not suggesting any change.

**Mr. Lafleur:** We are not suggesting any change, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Angus.

**Mr. Angus:** My memory tells me when we had that discussion, we also discussed the option of the "and/or" approach. The response was reasonably favourable. Part of our problem again is the fact that we do not have those regulations in front of us.

Secondly, I think I suggested there may be times where it is appropriate to require both the registered owner and the user to carry insurance. We are probably thinking in terms of short-term rentals as opposed to long-term leases. The owner would be responsible for liability caused through the malfunction of the equipment, while the operator would be responsible for liability caused by actions on his or her behalf. But what you said though, is the regulations do not provide for joint liability responsibility. It is an either/or. Is that correct?

• 1655

**Mr. Lafleur:** The way in which the regulation is drafted, it is directed to the aircraft. No aircraft shall be flown without liability insurance. If it gets carried by either the person who operates or the person who owns the aircraft, there is coverage for any accident resulting in liability. That is an initial draft and will be subject to consultation. Most of these kinds of issues will, I presume, come out in a consultation process.

**Mr. Angus:** Let me ask you, the current wording, the use of the "and", does it in any way prevent those regulations from being aimed at both parties in order to facilitate it?

**Mr. Lafleur:** No, it would not.

**Mr. Angus:** Okay. As long as the regulations deal with it, what you are telling us is that the clause can remain as it is.

**Mr. Lafleur:** Yes.

**Mr. Angus:** One final point on that. Do those regulations, or the intent of them, require the owner to see proof that the appropriate insurance is carried on the plane should the decision be that the registered owner, as opposed to the owner,

## [Traduction]

domaines. Si on emploie la conjonction «ou», le ministre doit choisir entre ces deux possibilités, c'est-à-dire celle de prendre des règlements qui s'appliquent aux propriétaires ou bien aux utilisateurs. Nous avons déjà expliqué que le ministre n'avait certainement pas l'intention d'imposer cette obligation aux deux, c'est-à-dire au propriétaire et à l'utilisateur. Le règlement, qui a déjà été rédigé et qui sera distribué aux associations intéressées aux fins de consultation, prévoit très clairement que c'est l'avion qui doit être couvert par cette assurance-responsabilité, laquelle peut être contractée par le propriétaire ou l'utilisateur. Mais afin d'avoir une certaine souplesse en matière de règlements, il est préférable de formuler ainsi le pouvoir du ministre de prendre des règlements qui s'appliquent à l'un ou à l'autre.

**Le président:** Vous ne proposez donc pas de changement.

**M. Lafleur:** Effectivement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Angus.

**M. Angus:** Si je me souviens bien, lors de la discussion à ce sujet, il a été question de mettre «et/ou». La réponse a été relativement favorable. Encore une fois, la difficulté tient en partie au fait que nous n'avons pas ces règlements devant nous.

Deuxièmement, je crois avoir mentionné que dans certains cas, il conviendrait d'imposer cette obligation au propriétaire inscrit et à l'utilisateur. Il s'agirait sans doute de locations pour une courte durée plutôt que des locations à long terme. La responsabilité du propriétaire serait donc limitée au mauvais fonctionnement de l'appareil, tandis que l'utilisateur serait responsable pour tout ce qui pourrait être causé par ses actes. Si je vous ai bien compris, les règlements ne prévoient pas la responsabilité conjointe. C'est ou bien l'un ou bien l'autre, n'est-ce pas?

**M. Lafleur:** D'après le libellé du règlement, cette responsabilité se rattache à l'avion. Aucun avion ne doit voler sans une assurance-responsabilité. Si cette assurance est contractée par le pilote ou le propriétaire de l'avion, il y a une couverture en cas d'accident. Il s'agit de l'avant-projet du règlement qui fera l'objet d'une consultation. La plupart des questions problématiques seront sans doute mise en lumière au cours de cette consultation.

**M. Angus:** Est-ce que l'utilisation de la conjonction «et» dans l'alinéa actuel empêche ces règlements de viser les deux parties afin de faciliter les choses?

**M. Lafleur:** Non.

**M. Angus:** Très bien. Du moment que la question est précisée dans les règlements, d'après ce que vous nous dites, l'alinéa peut rester comme il est.

**M. Lafleur:** Oui.

**M. Angus:** Une dernière remarque à ce sujet. Les règlements obligerait-ils le propriétaire à exiger des preuves de cette assurance, si on décide que c'est le propriétaire inscrit ou bien

[Text]

is deemed responsible, or the pilot is deemed responsible for the insurance? Is there an onus of proof?

**Mr. Lafleur:** The onus is on the operator to ensure the aircraft is being flown while it is insured. That insurance can be taken out by the owner for himself and anyone who flies the aircraft, or it can be taken out by an individual with respect to an aircraft that he or she flies.

**Mr. Angus:** So there is no onus on the owner to ensure that whoever he leases it to . . .

**Mr. Lafleur:** Except to the extent that he has an obligation—he will have an obligation under the regulations—to ensure that the aircraft is insured. If he does not, he can be charged under the regulations and he would have . . .

**Mr. Angus:** Not to mention personal losses if something goes wrong.

**Mr. Lafleur:** That is right.

**Mr. Angus:** Okay. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you for that explanation. If you are not prepared to clarify it any further, because it gives a wider authority to the Minister to go either one way or the other and the regulations hopefully will pinpoint it a little more succinctly . . . Unless I see some amendment from a member, I will keep moving on. Do you have any further amendments, Mr. Forrestall, on this clause?

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, perhaps we might pause for two minutes and understand what we are doing. Would you like to continue with amendments and then go back and do it clause by clause . . .

**The Chairman:** Well, we are in clause 1. The amendments to clause 1 seriatim, in line form, are doing very well at the moment. We are going to come to a big one we may have to discuss in a minute, but we are now in clause 1. It is not clause by clause. We are in clause 1 right now, paragraph by paragraph, and so far all your suggestions have been added to what we have before us.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I just wanted to keep us up to where we are on clause 1 . . .

**The Chairman:** Well, I thought we were on page 21.

**Mr. Forrestall:** —as opposed to going all the way back from page 21. With your permission, if I have it . . .

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Forrestall:** —I move that clause 1, proposed paragraph 4.7(6), of Bill C-36 be amended by striking out line 24 on page 21 and substituting the following:

7.6 (3), enter on the lands, and take such

**The Chairman:** So you are changing the (4) to a (3). Okay.  
Amendment agreed to

**Mr. Angus:** I realize what he is doing. I would like to know the rationale, so that we have it on the record once again.

[Translation]

le pilote qui est responsable de l'assurance? A-t-on établi un fardeau de la preuve?

**M. Lafleur:** C'est au pilote de vérifier que l'avion qu'il pilote est assuré. L'assurance peut être contractée par le propriétaire pour lui-même et toute personne qui pilote l'avion ou par une personne, pour l'avion qu'il pilote.

**M. Angus:** Ainsi le propriétaire n'est pas tenu de s'assurer que la personne à qui il le loue . . .

**M. Lafleur:** Seulement dans la mesure où le règlement lui impose l'obligation de veiller à ce que l'appareil soit assuré. À défaut de cela, il s'expose à des sanctions prévues dans les règlements et devrait . . .

**M. Angus:** Sans parler des pertes personnelles qu'il subirait en cas d'accident.

**M. Lafleur:** Exactement.

**M. Angus:** Très bien. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie de l'explication. Si vous n'êtes pas en mesure d'ajouter des précisions, étant donné la latitude accordée au ministre, nous espérons que le règlement donnera davantage d'éclaircissements à ce sujet . . . si je n'ai pas d'amendement, je vais passer à autre chose. Y a-t-il d'autres amendements, monsieur Forrestall, à cet article?

**M. Forrestall:** Monsieur le président, nous pourrions peut-être prendre deux minutes pour essayer de bien comprendre ce que nous faisons. Voulez-vous continuer l'examen des amendements et revenir ensuite à l'examen article par article . . .

**Le président:** Nous en sommes à l'article 1. Pour le moment, notre façon de procéder en examinant les amendements en série marche très bien. Nous allons bientôt passer à un amendement important qui nécessitera un certain débat mais nous en sommes maintenant à l'article 1. Ce n'est pas l'examen article par article.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je voulais simplement savoir où nous en étions dans cet examen de l'article 1 . . .

**Le président:** Je croyais que nous en étions à la page 21.

**M. Forrestall:** . . . au lieu de tout recommencer à partir de la page 21. Si vous le permettez . . .

**Le président:** Oui.

**M. Forrestall:** . . . je propose que l'article 1 du projet de loi C-36 soit modifié par substitution, à la ligne 35, page 20, de ce qui suit:

7.6 (3) pénétrer sur le bien . . .

**Le président:** Vous remplacez donc le (4) par un (3).

L'amendement est adopté

**M. Angus:** Je comprends ce qui a été fait mais encore une fois, je voudrais que l'explication soit consignée.

[Texte]

[Traduction]

• 1700

**Mr. Forrestall:** We have moved some seriatim amendments. It is an editorial cross-reference to provide a seriatim accurate ...

**Mr. Angus:** You are actually changing paragraphs.

**The Chairman:** That is fine, Mr. Forrestall. That is just great; we are on page 21.

We are at a very interesting stage in the committee proceedings. We have put a lot of the technical and clarifying amendments behind us. We are still on clause 1. But we are coming to page 25.

**Mr. Forrestall:** What I might do for the purpose of discussion is put it in front of us; you could then consider whether you wanted to see the clock or carry on with the initial discussion. Perhaps I could put it so that it is in front of us.

**The Chairman:** Are you going to have to read the whole thing, technically? Why could we not take it as read, since we have everything? If you move it, Mr. Forrestall, that will at least get it before us. If you move it but do not read it, we will then take it as read.

Just a minute. We are going paragraph by paragraph in clause 1. And just before Mr. Forrestall gets into proposed paragraph 5.5(1) of clause 1, I have before me an indication that Mr. Angus wanted to have an amendment here a little earlier in proposed paragraph 5.4(5). You would add 5.4(5).

**Mr. Angus:** One of the problems with this is that, until such time as I can see what the government proposes, it is inappropriate for me to move it.

**The Chairman:** We are not going to cut you off. But we are still in a paragraph-by-paragraph seriatim form. We then come to Mr. Forrestall. This amendment could be affected by what is intended to be proposed on the medical information section. Mr. Forrestall, would you put that amendment before us, please?

**Mr. Forrestall:** I move that clause 1 of Bill C-36 be amended (a) by striking out the heading preceding line 7 and substituting the following:

*Medical and Optometric Information*

(b) by striking out lines 7 to 33 on page 25 and substituting the following:

*Minister to be provided with information*

5.5(1) Where a physician or an optometrist believes on reasonable grounds that a patient is a flight crew member, an air traffic controller, or other holder of a Canadian aviation document that imposes standards of medical or optometric fitness, the physician or optometrist shall, if in his opinion the patient has a medical or optometric condition that is likely to constitute a hazard to aviation safety, inform the Minister forthwith of his opinion and the reasons therefor.

*Patient to advise*

**M. Forrestall:** Nous avons proposé un certain nombre d'amendements dans l'ordre. Il s'agit simplement de s'assurer que cet ordre est juste ...

**M. Angus:** En fait vous changez les alinéas.

**Le président:** Très bien, monsieur Forrestall. C'est parfait; nous en sommes à la page 21.

Nous en sommes à un tournant tout à fait intéressant de nos travaux. Nous avons déjà adopté une liste d'amendements de forme, qui mettent bien les choses au point. Nous en sommes encore à l'article 1. Mais nous arrivons à la page 25.

**M. Forrestall:** À toutes fins pratiques je vais peut-être présenter l'amendement; vous pourriez ensuite décider si vous voulez ajourner ou non. Je vais donc peut-être présenter cet amendement pour que vous puissiez ensuite disposer.

**Le président:** Comment voulez-vous procéder; voulez-vous lire tout cela? Faisons peut-être comme s'il avait été lu, puisque nous avons les documents. Vous pouvez peut-être en faire la proposition, monsieur Forrestall, et au moins nous pourrions en disposer. Il sera proposé au Comité, comme s'il avait été lu.

Une minute s'il vous plaît. Nous procédons paragraphe par paragraphe, à l'article 1. Avant que M. Forrestall ne passe au projet de paragraphe 5.5(1) de l'article 1, je vois que M. Angus voulait déjà prendre la parole pour un amendement au projet de paragraphe 5.4(5).

**M. Angus:** Tant que je ne connaîtrai pas les propositions du parti ministériel, j'attendrai.

**Le président:** Nous ne voulons certainement pas vous empêcher de parler, mais nous prenons les paragraphes dans l'ordre de leur numérotation. Nous en sommes donc à M. Forrestall. Ce qui va être proposé en matière d'information médicale pourrait avoir des répercussions sur votre propre amendement. Monsieur Forrestall, voulez-vous maintenant nous présenter votre amendement, s'il vous plaît.

**M. Forrestall:** Je propose que l'article 1 du projet de loi C-36 soit modifié: a) par substitution, à l'intertitre précédent la ligne 7, page 25, de ce qui suit:

*Renseignements médicaux et optométriques*

b) par substitution, aux lignes 7 à 27, page 25, de ce qui suit:

*Communication de renseignements au Ministre*

5.5(1) Le médecin ou optométriste qui a des motifs raisonnables de croire que son patient est titulaire d'un document d'avion canadien assortis de normes médicales et optométriques, doit, s'il estime que l'état de l'intéressé est susceptible de constituer un risque pour la sécurité aérienne, faire part sans délai au Ministre de son avis motivé.

*Devoir du patient*

## [Text]

(2) The holder of a Canadian aviation document that imposes standards of medical or optometric fitness shall, prior to any medical or optometric examination of this person by a physician or an optometrist, advise the physician or optometrist that he is the holder of such a document.

(c) by striking out line 36 on page 25 of the English version and substituting the following:

section (1) as he considers necessary

(d) by striking out lines 38 to 43 on page 25 and substituting the following:

(4) No legal, disciplinary, or other proceedings lie against a physician or optometrist for anything done by him in good faith in compliance with this section.

(e) by striking out line 46 on page 25 of the English version and substituting the following:

tion (1) is privileged and no person

• 1705

To complete the scheme—and I think perhaps it should be in front of us, so there will be no confusion—I further move that clause 1 of Bill C-36 be amended by adding immediately after line 4 on page 26 the following:

*Deemed consent*

(6) The holder of a “Canadian aviation document” that imposes standards of medical fitness shall be deemed, for the purposes of this section, to have consented to the giving of information to the Minister under paragraph (1), in the circumstances referred to in that paragraph.

This is the end of the amendment. I think that has been distributed, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, thank you.

**An hon. member:** There has been only one page.

**The Chairman:** There are two pages. The last part Mr. Forrestall read is on this other page. Page 25 is the main, substantive part and page 26 is the deemed consent. Mr. Crofton.

**Mr. Crofton:** I was just going to make the observation, Mr. Chairman, that, when Mr. Forrestall read that last thing, a few lines from the end he skipped over two words in my document. I do not know whether they have been deleted or are meant to be in.

**The Chairman:** Which are those, Mr. Crofton?

**Mr. Crofton:** Okay, (6), line 2, where it says, “standards of medical or optometric”; that is what mine says and he did not read that.

**The Chairman:** Well, no, it is in the form.

**Mr. Forrestall:** It reads:

(6) The holder of a “Canadian aviation document” that imposes standards of medical or optometric fitness shall be deemed, for the purpose of this section, to have consented to

## [Translation]

(2) Quiconque est titulaire d'un document d'avion canadien visé au paragraphe 1 est tenu de dévoiler ce fait au médecin ou optométriste qui l'examine avant l'examen.

c) par substitution à la ligne 36 de la version anglaise, page 25, de ce qui suit:

*section (1) as he considers necessary*

d) par substitution, aux lignes 31 à 35, page 25, par ce qui suit:

(4) Il ne peut être intenté de procédures judiciaires disciplinaires ou autres contre un médecin ou optométriste pour l'acte accompli de bonne foi en application du présent article.

e) par substitution, à la ligne 46 de la version anglaise, page 25, de ce qui suit:

*tion (1) is privileged and no person*

Pour compléter—et je pense qu'il serait bon de le présenter également, pour que les choses soient claires—je propose que l'article 1 du projet de loi C-36 soit modifié par insertion, après la ligne 2, page 26, de ce qui suit:

*présomption*

(6) Quiconque est titulaire d'un document d'aviation canadien visé au paragraphe (1) est présumé avoir consenti à la communication au ministre des renseignements portant sur son état dans les circonstances qui y sont mentionnées.

Voilà donc tout l'amendement en question. Je pense qu'il a été distribué aux membres du Comité, monsieur le président.

**Le président:** Oui, merci.

**Une voix:** Nous n'avons reçu qu'une page.

**Le président:** Il y en a deux. La dernière partie lue par M. Forrestall se trouve sur l'autre page. L'essentiel est à la page 25, il y a ensuite la page 26 pour la présomption. Monsieur Crofton.

**M. Crofton:** Je voulais dire, monsieur le président, que M. Forrestall a sauté deux mots aux dernières lignes de ce que j'ai sous les yeux. Les termes en question ont-ils ou doivent-ils être supprimés?

**Le président:** De quoi parlez-vous, monsieur Crofton?

**M. Crofton:** Au paragraphe (6), ligne 2, où l'on peut lire «standards of medical or optometric»; voilà ce que je lis ici, et ce n'est pas ce que nous avons entendu.

**Le président:** Cela se trouve bien dans le document que j'ai ici.

**M. Forrestall:** Je relis:

(6) Quiconque est titulaire d'un document d'aviation canadien visé au paragraphe (1) est présumé avoir consenti à la communication au ministre des renseignements portant sur son état dans les circonstances qui y sont mentionnées.

[Texte]

the giving of information to the Minister, under paragraph (1) in the circumstances referred to in that paragraph.

**The Chairman:** Would you like to explain? I must say I think I understand the thrust of this, and it is a change from what is in the bill. Mr. Sinclair, Mr. Forrestall, as I see it, you are going quite a way to meet the CMA brief.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, it seems to me that, from the discussions before the committee, you have really two basic questions to answer.

The first is whether or not there shall be a mandatory reporting of medical information. You have heard from COPA and CALPA on one side of that coin; you have heard from us, the optometrists and, to some extent perhaps, the Canadian Medical Association on the other side of that question.

The second question is only applicable if the answer to the first question is in the affirmative; namely, what kind of a methodology you would follow. Assuming the answer to the first question is yes, we have attempted to put into legal language the position put forward by the Canadian Medical Association, as amended by the Canadian Optometrists Association.

Mr. Chairman, we maintain our position that there should be a mandatory reporting provision. It is up to the committee now to make a decision on those questions.

**The Chairman:** Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I wonder if we could now revert to Mr. Gray's suggestion.

**The Chairman:** No. I thought you were going to comment on this. I did not realize you were going to get quite this far.

**Mr. Angus:** But that is the whole point. I think what we have before us is a fairly substantial . . .

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I did propose that we consider my proposal to break at 5.00 p.m. It is now 5.10 p.m.

**The Chairman:** Actually, this would be a good time to break, to look at this and not to get into it. Most, if not all of us, have some conflicts at 5.00 p.m. and 6.00 p.m. We have made progress. This is certainly the large clause that caused most of the evidence before the committee. I think it perhaps would be more responsible to think about it. Knowing how committees work, one likes to proceed and get things behind one but . . . Anyway, we have just come to this clause and there are many meetings to go.

• 1710

I am in the hands of the committee. I have a conflict and Mr. Angus has one; I do not know if Mr. Gray has a conflict. As a chairman, one side of me would like to keep going because I know the pressure of time helps to move things along. However, I think that would be irresponsible in terms of

[Traduction]

**Le président:** Pouvez-vous maintenant expliquer l'amendement? Je pense comprendre ce dont il s'agit, et c'est effectivement une modification de ce qui se trouve dans le projet de loi. Monsieur Sinclair, monsieur Forrestall, je constate que vous faites véritablement un effort pour donner satisfaction à l'AMC.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, si je me reporte aux discussions qui ont eu lieu au Comité, je peux dire qu'il y a deux questions auxquelles il faut répondre.

La première est de savoir si oui ou non nous voulons exiger que les renseignements médicaux soient communiqués à qui de droit. Vous avez entendu d'un côté le point de vue de la COPA et de l'ACPLA; mais vous connaissez également, d'un autre côté, notre point de vue, celui des optométristes, et dans une certaine mesure de l'Association médicale canadienne.

Au cas où la réponse à cette première question serait affirmative, il s'agit maintenant de savoir comment l'on procédera. Supposons que la réponse à la première question était affirmative, nous avons essayé de donner une traduction juridique de la position de l'Association médicale canadienne, comme revue et corrigée par celle des optométristes.

Monsieur le président, nous persistons à penser qu'il devrait y avoir une disposition obligeant les personnes concernées à communiquer ces renseignements. Il appartient donc maintenant au Comité d'en décider.

**Le président:** Monsieur Angus.

**M. Angus:** Monsieur le président, peut-être serait-il temps de discuter de la proposition de M. Gray.

**Le président:** Non. Je pensais que vous alliez commenter cet amendement. Je ne pensais pas que vous alliez parler de cela.

**M. Angus:** C'est pourtant de cela qu'il s'agit. Il s'agit d'une modification en profondeur . . .

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** J'ai demandé que l'on envisage d'ajourner à 17 heures. Il est maintenant 17h10.

**Le président:** Effectivement, plutôt que de nous engager dans cette discussion, il serait préférable d'ajourner. La plupart d'entre nous avons des engagements ailleurs pour 17 heures et 18 heures. Nous avons déjà pas mal avancé. Il est certain que cette disposition est celle qui a le plus suscité les critiques des témoins. Il serait donc préférable de réfléchir un peu. Je sais que l'on a toujours envie d'en finir avec cet exercice . . . Mais il y a cet article important à discuter, et nous avons encore pas mal de réunions devant nous.

Je suis donc à la disposition du Comité. J'ai des engagements ailleurs, M. Angus aussi; je ne sais pas s'il en est de même de M. Gray. Comme je suis le président j'ai d'un côté très envie qu'on en finisse le plus vite possible, et je sais que lorsque le temps presse, on avance plus rapidement. Toutefois,

*[Text]*

the nature of this amendment, with all the evidence on it. All of us will try to reflect upon it and, if it is the wish of the committee, we will come back at 8.00 p.m. and then move and discuss the substantive amendment before us. Is that the mood of the committee? Anyway, we knew we were going to have to sit into the night, and I think we may not have to sit into the night quite as late if we keep making the progress we have made. If this is the mood of the committee, I will hear Mr. Gray's motion which was deferred until 5.00 p.m. It is now 5.00 p.m.; I have just seen the clock.

We stand adjourned until 8.00 p.m. when we will need eight bodies, true blue and others, back here.

**Mr. Rompkey:** Mr. Tobin will be here.

**The Chairman:** I want to thank all the members. It has been a long day, but it has been a great experience.

This meeting is adjourned.

*[Translation]*

étant donné l'importance de l'amendement, étant donné la masse des témoignages, il ne serait pas raisonnable de précipiter les choses. Cela va nous permettre à tous de réfléchir un peu, et si le Comité est d'accord, nous reprendrons à 20 heures, et discuterons donc cet amendement qui représente une modification profonde du texte. Est-ce que le Comité est d'accord? De toute façon, nous étions prêts à siéger ce soir, et si nous continuons à avancer aussi rapidement, nous ne finirons pas très tard. Si le Comité est prêt, nous allons demander à M. Gray de présenter sa motion qui avait été reportée jusqu'à 17 heures. Il est maintenant 17 heures; je viens de regarder l'horloge.

Nous ajournons jusqu'à 20 heures, heure à laquelle nous aurons besoin de huit présents, les bleus bon teint et les autres.

**M. Rompkey:** M. Tobin sera présent.

**Le président:** Je vous remercie tous. La journée a été longue, mais cela en valait la peine.

La séance est levée.

















*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### At 9:30 a.m.:

#### *From the Canadian Air Line Pilots Association:*

Captain Norman Foster, President;  
Mr. John Keenan, Legal Counsel.

#### *From the Canadian Optometrists Association:*

Dr. Roland des Groseilliers, O.D., Past-President;  
Mr. Gérard Lambert, Executive Director;  
Mr. Y.A. George Hynna, Legal Counsel.

#### *From the Canadian Business Aircraft Association Inc.:*

Mr. Gordon F. Henderson;  
Mr. Rae Audette.

### At 3:35:

#### *From the Department of Transport:*

Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation, Administration;  
Mr. Bob Lafleur, Assistant Administrator, Air Regulations;  
  
Mr. Dan Fiorita, Legal Counsel, Department of Transport Legal Services.

### À 9 h 30:

#### *De la «Canadian Air Line Pilots Association»:*

Capitaine Norman Foster, président;  
M. John Keenan, conseiller juridique.

#### *De l'Association canadienne des optométristes:*

D<sup>r</sup> Roland des Groseilliers, o.d., président sortant;  
M. Gérard Lambert, directeur général;  
M. Y.A. George Hynna, conseiller juridique.

#### *De l'Association du transport aérien du Canada Inc.:*

M. Gordon F. Henderson;  
M. Rae Audette.

### À 15 h 35:

#### *Du ministère des Transports:*

M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;  
M. Bob Lafleur, administrateur adjoint, Réglementation aérienne;  
  
M. Dan Fiorita, conseiller légiste, Service du contentieux.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Tuesday, May 14, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 12

Le mardi 14 mai 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport

# Transports

RESPECTING:

Bill C-36, An Act to amend the Aeronautics Act

INCLUDING:

The Second Report to the House

CONCERNANT:

Projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur  
l'aéronautique

Y COMPRIS:

Le deuxième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Moe Mantha  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Jean Charest  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, May 15, 1985

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

## SECOND REPORT

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, April 17, 1985, your Committee has considered Bill C-36, An Act to amend the Aeronautics Act and has agreed to report it with the following amendments:

*Clause 1*

Strike out line 8, on page 1, and substitute the following:

“2. (1) In this Act,”

Strike out line 8, on page 3, and substitute the following:

“aircraft is registered, but does not include a mere holder of a security interest in the aircraft;”

Add immediately after line 8, on page 3, the following:

““pilot-in-command” means, in relation to an aircraft, the pilot having responsibility and authority for the operation and safety of the aircraft during flight time.”

Add immediately after line 27, on page 3, the following:

“(2) Notwithstanding the definition “Minister” in subsection (1), “Minister” in relation to any matter referred to in paragraph 3.2(n), 3.9(p), (q) or (r), section 5.3 or paragraph 7.6(1)(b) means the Minister of National Defence.”

Strike out line 27, on page 7, and substitute the following:

“of aircraft who have failed to pay on time any charges imposed under this section to deposit each year with the”

In the English version only, strike out line 3, on page 15, and substitute the following:

“by air carriers and of flight crew members of any aircraft used”

Strike out line 24, on page 21, and substitute the following:

“7.6(3), enter on the lands and take such”

Strike out the heading preceding line 7, on page 25, and substitute the following:

*“Medical and Optometric Information”*

Strike out lines 7 to 33, on page 25, and substitute the following:

“5.5 (1) Where a physician or an optometrist believes on reasonable grounds that a patient is a flight crew member, an air traffic controller or other holder of a Canadian aviation document that imposes standards of medical or optometric fitness, the physician or optometrist shall, if in his opinion the patient has a medical or

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 15 mai 1985

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

## DEUXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 17 avril 1985, votre Comité a étudié le projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

*Article 1*

Retrancher la ligne 7, à la page 1, et la remplacer par ce qui suit:

«2. (1) Les définitions qui suivent s'appli-»

Retrancher la ligne 10, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«immatriculé, mais non le détenteur ès qualités d'une sûreté.»

Ajouter, immédiatement après la ligne 11, à la page 2, ce qui suit:

««commandant de bord» Le pilote responsable, pendant le temps de vol, de l'utilisation et de la sécurité d'un aéronef.»

Ajouter immédiatement après la ligne 24, à la page 3, ce qui suit:

«(2) Par dérogation à la définition du paragraphe (1), «ministre» signifie ministre de la Défense nationale pour les questions visées aux alinéas 3.2 n), 3.9 p), q) ou r), à l'article 5.3 ou à l'alinéa 7.6(1)b).»

Retrancher la ligne 23, à la page 7, et la remplacer par ce qui suit:

«sateurs d'aéronefs défaillants le dépôt chaque année»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 3, à la page 15, et la remplacer par ce qui suit:

«by air carriers and of flight crew members of any aircraft used»

Retrancher la ligne 35, à la page 20, et la remplacer par ce qui suit:

«paragraphe 7.6(3), pénétrer sur le bien-»

Retrancher l'intertitre précédant la ligne 7, à la page 25, et le remplacer par ce qui suit:

*«Renseignements médicaux et optométriques»*

Retrancher les lignes 7 à 27, à la page 25, et les remplacer par ce qui suit:

«5.5 (1) Le médecin ou optométriste qui a des motifs raisonnables de croire que son patient est titulaire d'un document d'aviation canadien assorti de normes médicales et optométriques doit, s'il estime que l'état de l'intéressé est susceptible de constituer un risque pour la sécurité

optometric condition that is likely to constitute a hazard to aviation safety, inform a medical adviser designated by the Minister forthwith of his opinion and the reasons therefor.

(2) The holder of a Canadian aviation document that imposes standards of medical or optometric fitness shall, prior to any medical or optometric examination of his person by a physician or optometrist, advise the physician or optometrist that he is the holder of such a document."

In the English version only, strike out line 36, on page 25, and substitute the following:

"section (1) as he considers necessary"

Strike out lines 38 to 43, on page 25, and substitute the following:

"(4) No legal, disciplinary or other proceedings lie against a physician or optometrist for anything done by him in good faith in compliance with this section."

In the English version only, strike out line 46, on page 25, and substitute the following:

"tion (1) is privileged and no person"

Add immediately after line 4, on page 26, the following:

"(6) The holder of a Canadian aviation document that imposes standards of medical or optometric fitness shall be deemed, for the purposes of this section, to have consented to the giving of information to a medical adviser designated by the Minister under subsection (1) in the circumstances referred to in that subsection."

Strike out lines 4 and 5, on page 45, and substitute the following:

"Part if the person exercised all due diligence to prevent the contravention."

#### Clause 4

Strike out line 43, on page 47, and substitute the following:

"purports to be a copy;"

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-36, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 8, 9, 10, 11 and 12 which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

aérienne, faire part sans délai au conseiller médical désigné par le ministre de son avis motivé.

(2) Quiconque est titulaire d'un document d'aviation canadien visé au paragraphe (1) est tenu de dévoiler ce fait au médecin ou optométriste qui l'examine avant l'examen.»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 36, à la page 25, et la remplacer par ce qui suit:

«section (1) as he considers necessary»

Retrancher les lignes 31 à 35, à la page 25, et les remplacer par ce qui suit:

«(4) il ne peut être intenté de procédure judiciaire, disciplinaire ou autre contre un médecin ou optométriste pour l'acte accompli de bonne foi en application du présent article.»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 46, à la page 25, et la remplacer par ce qui suit:

«tion (1) is privileged and no person»

Ajouter immédiatement après la ligne 2, à la page 26, ce qui suit:

«(6) Quiconque est titulaire d'un document d'aviation canadien visé au paragraphe (1) est présumé avoir consenti à la communication au conseiller médical désigné par le ministre, des renseignements portant sur son état dans les circonstances qui y sont mentionnées.»

Retrancher la ligne 4, à la page 45, et la remplacer par ce qui suit:

«les mesures nécessaires pour s'y confor-».

#### Article 4

Retrancher les lignes 1 et 2, à la page 48, et les remplacer par ce qui suit:

«a) de l'authenticité de l'original;»

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-36, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules 8, 9, 10, 11 et 12 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

*Le président,*

J. PATRICK NOWLAN,

*Chairman.*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 14, 1985

(16)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:07 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Dennis Cochrane, Bill Gottselig, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, André Plourde.

*Alternate present:* Mike Forrestall.

*In Attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation, Administration; Mr. Bob Lafleur, Assistant Administrator, Air Regulations; Mr. Dan Fiorita, Legal Counsel, Department of Transport Legal Services.

The Committee resumed consideration of Bill C-36, An Act to amend the Aeronautics Act (*See Minutes of Proceedings for Tuesday, April 30, 1985*).

On Clause 1

Mike Forrestall moved,—That Clause 1 be amended:

(a) By striking out the heading preceding line 7, on page 25, and substituting the following:

“Medical and Optometric Information”

(b) By striking out lines 7 to 33, on page 25, and substituting the following:

“5.5 (1) Where a physician or an optometrist believes on reasonable grounds that a patient is a flight crew member, an air traffic controller or other holder of a Canadian aviation document that imposes standards of medical or optometric fitness, the physician or optometrist shall, if in his opinion the patient has a medical or optometric condition that is likely to constitute a hazard to aviation safety, inform a medical adviser designated by the Minister forthwith of his opinion and the reasons therefor.

(2) The holder of a Canadian aviation document that imposes standards of medical or optometric fitness shall, prior to any medical or optometric examination of his person by a physician or optometrist, advise the physician or optometrist that he is the holder of such a document.”

(c) By striking out line 36, on page 25, of the English version and substituting the following:

“section (1) as he considers necessary”

(d) By striking out lines 38 to 43, on page 25, and substituting the following:

“(4) No legal, disciplinary or other proceedings lie against a physician or optometrist for anything done by him in good faith in compliance with this section.”

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 14 MAI 1985

(16)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 20 h 07, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Dennis Cochrane, Bill Gottselig, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, André Plourde.

*Substitut présent:* Mike Forrestall.

*Aussi présent:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport aérien; M. Bob Lafleur, administrateur adjoint, Réglementation aérienne; M. Dan Fiorita, conseiller légiste, ministère des Transports, Service du contentieux.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique (*Voir Procès-verbaux du mardi 30 avril 1985*).

Article 1

Mike Forrestall propose,—Que l'article 1 soit modifié

a) en retranchant l'intertitre précédant la ligne 7, page 25, et en y substituant ce qui suit:

«Renseignements médicaux et optométriques»

b) en substituant aux lignes 7 à 27, page 25, ce qui suit:

«5.5 (1) Le médecin ou optométriste qui a des motifs raisonnables de croire que son patient est titulaire d'un document d'aviation canadien assorti de normes médicales et optométriques doit, s'il estime que l'état de l'intéressé est susceptible de constituer un risque pour la sécurité aérienne, faire part sans délai au conseiller médical désigné par le ministre de son avis motivé.

(2) Quiconque est titulaire d'un document d'aviation canadien visé au paragraphe (1) est tenu de dévoiler ce fait au médecin ou optométriste qui l'examine avant l'examen.»

c) en substituant à la ligne 36 de la version anglaise, page 25, ce qui suit:

«section (1) as he considers necessary»

d) en substituant aux lignes 31 à 35, page 25, ce qui suit:

«(4) Il ne peut être intenté de procédure judiciaire, disciplinaire ou autre contre un médecin ou optométriste pour l'acte accompli de bonne foi en application du présent article.»

(e) By striking out line 46, on page 25, of the English version and substituting the following:

"tion (1) is privileged and no person"

(f) By adding immediately after line 4, on page 26, the following:

"(6) The holder of a Canadian aviation document that imposes standards of medical or optometric fitness shall be deemed, for the purposes of this section, to have consented to the giving of information to a medical adviser designated by the Minister under subsection (1) in the circumstances referred to in that subsection."

Iain Angus proposed to move an amendment to the amendment,—That Mr. Forrestall's amendment be further amended by striking out the words after "Medical and Optometric Information" and adding the following therefor:

"5.5 (1) All holders of Canadian aviation documents that impose a standard of medical fitness shall as a requirement of their licensure, report on a regular basis as directed by the Minister to a physician and an optometrist recognized by the Minister for the purpose of determining medical fitness under this Act.

(2) All persons receiving medical examinations under this Act shall be required to disclose the details of any consultations they may have had with other medical practitioners regarding their health including any treatments or drug prescriptions they have received.

(3) All holders of a Canadian aviation document that imposes a standard of medical fitness who have reached the age of forty years shall provide the Minister with a written disclosure of all prescribed medical treatments received on an annual basis for as long as they hold such a document.

(4) The Minister or any physician or optometrist recognised by the Minister for the purpose of administering this Act, may require the holder of a Canadian aviation document, to undergo more frequent examinations to those mentioned in 5.5(1) and may prescribe any further tests that may be necessary to determine the licence holder's fitness, in accordance with accepted medical practice."

#### DECISION BY MR. CHAIRMAN

Iain Angus's proposed sub-amendment goes beyond modifying a part of the amendment and in effect is proposing an alternative scheme that would have the effect of nullifying the amendment it seeks to amend. Beauchesne's Citation 438(1) states:

438. (1) The purpose of a sub-amendment (an amendment to an amendment) is to alter the amendment; it should not enlarge upon the scope of the amendment but it should deal with matters that are not covered by the amendment; if it is intended to bring up matters foreign to the amendment, the Member should wait until the amendment is disposed of and move a new amendment. *Journals*, January 24, 1966, p. 43. *Journals*, July 11, 1969, p. 1334.

Consequently, I must rule the sub-amendment out of order.

e) en substituant à la ligne 46, page 25, de la version anglaise ce qui suit:

«tion (1) is privileged and no person»

f) en ajoutant à la suite de la ligne 2, page 26, ce qui suit:

«(6) Quiconque est titulaire d'un document d'aviation canadien visé au paragraphe (1) est présumé avoir consenti à la communication au conseiller médical désigné par le ministre, des renseignements portant sur son état dans les circonstances qui y sont mentionnées.»

Iain Angus propose de modifier l'amendement comme suit, à savoir,—Que l'amendement proposé par M. Forrestall soit à nouveau modifié en éliminant les mots «Renseignements médicaux et optométriques» et en y ajoutant ce qui suit:

«5.5 (1) Tous les titulaires de documents d'aviation canadiens assortis de normes médicales et optométriques sont tenus, pour obtenir leur permis, de se présenter chez un médecin ou un optométriste reconnu par le Ministre afin de déterminer s'ils répondent aux normes médicales en vertu de la présente Loi.

(2) Quiconque se présente à un examen médical en application de la présente Loi est tenu de révéler tous les détails relatifs à toute autre consultation chez un autre médecin au sujet de leur état de santé, y compris tous les traitements reçus ou tous les médicaments obtenus sur ordonnance.

(3) Tous les titulaires d'un document d'aviation canadien assorti de normes médicales, qui sont âgés de quarante ans, doivent faire tenir au Ministre une attestation écrite de tous les traitements médicaux reçus annuellement, tant qu'ils sont titulaires de ce document.

(4) Le Ministre, ou tout médecin ou optométriste approuvé par le Ministre pour l'application de la présente Loi, peut exiger du titulaire d'un document d'aviation canadien de subir un examen médical plus souvent que ne le prescrit le paragraphe 5.5(1), et il peut ordonner tout autre test qu'il jugera nécessaire pour déterminer le bon état de santé du titulaire, conformément aux normes médicales acceptées.»

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

Le sous-amendement proposé par Iain Angus fait plus que modifier en partie l'amendement car il propose, en fait, une autre formule qui aurait pour effet d'infirmier l'amendement qu'il cherche à modifier. Le commentaire 438(1) du Beauchesne précise que:

438. (1) L'objet d'un sous-amendement étant de modifier un amendement, il ne devrait pas élargir la portée de l'amendement mais se rapporter à des questions non visées par celui-ci; si l'intention est de soulever des questions étrangères à l'amendement, le député devrait attendre qu'il ait été statué sur l'amendement pour en proposer un nouveau (*Journaux* du 24 janvier 1966, p. 43; *Journaux* du 11 juillet 1969, p. 1334).

Par conséquent, je me vois tenu de déclarer le sous-amendement irrecevable.

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 8; Nays: 1.

Mike Forrestall moved,—That Clause 1 be amended by striking out lines 4 and 5, on page 45, and substituting the following:

“Part if the person exercised all due diligence to prevent the contravention.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 1, as amended, carried.

Clause 2 carried.

Clause 3 carried.

On Clause 4

Mike Forrestall moved,—That Clause 4 be amended by striking out line 43, on page 47, and substituting the following:

“purports to be a copy;”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 4, as amended, carried.

Clause 5 carried.

Clause 6 carried.

Clause 7 carried.

On Clause 8

Iain Angus moved,—That Clause 8 be amended by striking out line 26, on page 53, and substituting the following:

“first occurs but any such suspension or revocation of licenses or certificates made prior to the coming into effect of this section shall be subject to the review procedure referred to in section 6.1(6).”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 1; Nays: 8.

Clause 8 carried.

Clause 9 carried.

Clause 10 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

On motion of Fernand Jourdenais, it was agreed,—That the Chairman report Bill C-36, as amended, to the House.

On motion of Darryl Gray, the Committee ordered a reprint of Bill C-36, as amended, for the use of the House of Commons at report stage.

At 9:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée comme suit: Pour: 8; Contre: 1.

Mike Forrestall propose,—Que l'article 1 soit modifié en substituant à la ligne 4, page 45, ce qui suit:

«les mesures nécessaires pour s'y confor-»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 1, sous sa forme modifiée, est adopté.

L'article 2 est adopté.

L'article 3 est adopté.

Article 4

Mike Forrestall propose,—Que l'article 4 soit modifié en substituant aux lignes 1 et 2, page 48, ce qui suit:

«a) de l'authenticité de l'original;»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 4, sous sa forme modifiée, est adopté.

L'article 5 est adopté.

L'article 6 est adopté.

L'article 7 est adopté.

Article 8

Iain Angus propose,—Que l'article 8 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 24, page 53, ce qui suit:

«par proclamation visée au paragraphe 10(1) mais une telle suspension ou révocation survenue avant l'entrée en vigueur du présent article est sujette à la procédure de révision mentionnée à l'article 6.1(6).»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée comme suit: Pour: 1; Contre: 8.

L'article 8 est adopté.

L'article 9 est adopté.

L'article 10 est adopté.

Le Titre est adopté.

Le projet de loi, sous sa forme modifiée, est adopté.

Sur motion de Fernand Jourdenais, *il est convenu*,—Que le président fasse rapport, à la Chambre, du projet de loi C-36.

Sur motion de Darryl Gray, le Comité ordonne que le projet de loi C-36, sous sa forme modifiée, soit réimprimé à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

A 21 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, May 14, 1985

• 2006

**The Chairman:** Gentlemen, colleagues, I see a quorum for not only hearing evidence, but for having votes, so I would like to continue where we left off just before the adjournment, after a long day this morning and this afternoon into almost the evening hours. But we are now here at 8 p.m.

On clause 1

**The Chairman:** I think, Mr. Forrestall, you had produced an amendment on clause 1, proposed subsection 5.5(1), the medical and optometry information section, which is a very fundamental and substantive thing in the bill. I am open for your comments, questions and discussions on this amendment.

I am told by my *greffier* that we all have Mr. Forrestall's amendment. You have it in front of you, members.

**Mr. Jourdenais:** There is something on this amendment I want to speak on.

**The Chairman:** Okay. We will come to you in a minute.

Mr. Forrestall's amendment is before you. The subsection it is amending begins on page 25. The amendment has been read into the record and we are not going to repeat it.

Mr. Angus has moved a subamendment to Mr. Forrestall's amendment. Mr. Angus, you have the floor.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Perhaps I should formally move that. I have not done it as of yet.

**Mr. Forrestall:** On a point of order, Mr. Chairman, if I might.

**The Chairman:** Yes, you might.

**Mr. Forrestall:** Might I attempt to make a minor amendment?

**The Chairman:** It is torture.

**Mr. Forrestall:** Torture is correct, sir, but as long as we cut it properly the first time. I am sure Mr. Angus would at least be prepared to listen, and then we can move into his. If I might amend, in fact, the reading of the amendment that I put in front of the committee before we adjourned about 5 p.m. I draw members' attention to clause 1 at page 25, the Medical Information section we are talking about. I would draw their attention to proposed subsection 5.5(1) and ask if I might amend my own motion in a technical sense by the addition of four words. I draw your attention to the latter part of proposed subsection 5.5(1). Where I have indicated "inform the Minister forthwith", I would like to amend that to read

inform a medical adviser designated by the Minister forthwith of his opinion and the reasons therefor.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 14 mai 1985

**Le président:** Mesdames et messieurs, je vois que nous avons le quorum non seulement pour recevoir des témoignages mais aussi pour adopter des motions. Nous allons donc reprendre là où nous en étions au terme de nos travaux de cette longue journée. Il est maintenant 20 heures.

L'article 1

**Le président:** Il me semble, monsieur Forrestall, que vous aviez proposé à l'article 1 un amendement concernant l'alinéa 5.5(1) sur les renseignements médicaux et optométristes, qui constitue l'un des éléments principaux du projet de loi. Je suis prêt à entendre commentaires, questions et discussions sur l'amendement.

Le greffier m'informe que nous avons tous l'amendement de M. Forrestall. Vous l'avez devant vous.

**M. Jourdenais:** J'aimerais aborder un aspect de cet amendement.

**Le président:** D'accord, vous aurez la parole dans un instant.

Vous avez tous une copie de l'amendement de M. Forrestall. L'alinéa qu'il modifie se trouve à la page 25. Cet amendement a déjà été versé au compte rendu, alors nous n'avons pas besoin de le relire.

M. Angus a proposé un sous-amendement à l'amendement de M. Forrestall. Monsieur Angus, à vous la parole.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Je devrais peut-être déposer mon amendement officiellement. Je ne l'ai pas encore fait.

**M. Forrestall:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Faites.

**M. Forrestall:** Puis-je déposer un petit amendement?

**Le président:** C'est une véritable torture.

**M. Forrestall:** Le mot est bien choisi, monsieur. Mais dans la mesure où nous faisons bien les choses du premier coup... Je suis persuadé que M. Angus voudra au moins m'écouter. Nous pourrions ensuite poursuivre. J'aimerais modifier l'amendement que j'ai remis au Comité avant de lever la séance vers 17 heures. J'aimerais attirer l'attention des membres sur l'article 1 de la page 25, qui concerne les renseignements médicaux et optométriques dont nous parlons. Je voudrais ajouter quatre mots au projet d'alinéa 5.5(1). Il s'agit d'un amendement d'ordre technique. J'aimerais que l'on ajoute à la fin de l'alinéa 5.5(1) après les mots «faire part sans délai» les mots «à un conseiller médical désigné par le...», ce qui donnerait:

faire part sans délai à un conseiller médical désigné par le ministre de son avis motivé.

[Texte]

if that is acceptable to the Chair and to the committee.

**The Chairman:** You are referring to the bottom part of the first paragraph of proposed subsection 5.5(1). Is that correct, Mr. Forrestall?

• 2010

**Mr. Forrestall:** I am referring to the end of line 8 in what is in effect the first paragraph.

**The Chairman:** The first paragraph.

**Mr. Forrestall:** Well, first . . .

**The Chairman:** It is the first paragraph of proposed section 5.5(1).

**Mr. Forrestall:** Of 5.5(1).

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Forrestall:** Starting:

5.5 (1) Where a physician or an optometrist believes on reasonable grounds . . .

and so on and so forth. The very operative clause that we are talking about.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Forrestall:** If you get down to the second last line, it will read "inform the Minister forthwith", etc.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Forrestall:** If the committee would accept this wording: "inform a medical adviser designated by the Minister forthwith of his opinion and the reasons therefor" . . .

You will appreciate, as well, Mr. Chairman, the consequential amendment in line 4 on page 26—actually, it is line 7—inserting the same thought, and I will read it for the purposes of clarity.

5.5 (6) The holder of a Canadian aviation document that imposes standards of medical or optometric fitness shall be deemed for the purposes of this section to have consented to the giving of information to . . .

Where it reads "the Minister" under proposed subsection (1) I would ask the committee's indulgence to accept this reading:

. . . a medical adviser designated by the Minister.

as under proposed subsection (1). I think you will find the two quite consistent, and with that minor . . .

**The Chairman:** That is interesting and that is great and that is good, and if the consent of the committee is unanimous we can make that change right now with no problems in terms of the amendment to your amendment.

**Mr. Forrestall:** If it is acceptable, I think it gives greater clarity and satisfies, I think you will understand . . .

**The Chairman:** Mr. Angus, I want to come to you in a minute.

[Traduction]

si le président et le Comité sont d'accord.

**Le président:** Vous voulez bien parler de la fin de l'alinéa 5.5(1), n'est-ce pas, monsieur Forrestall?

**M. Forrestall:** Je veux parler de l'avant dernière ligne du premier alinéa.

**Le président:** Le premier alinéa.

**M. Forrestall:** Eh bien, d'abord . . .

**Le président:** Il s'agit du premier alinéa du projet d'article 5.5(1).

**M. Forrestall:** 5.5(1).

**Le président:** Oui.

**M. Forrestall:** Celui qui commence:

5.5 (1) Le médecin ou optométriste qui a des motifs raisonnables de croire . . .

et ainsi de suite. C'est la disposition dont nous parlons.

**Le président:** Oui.

**M. Forrestall:** Si vous regardez l'avant dernière ligne, vous verrez que l'on y trouve les mots «faire part sans délai au» et le reste.

**Le président:** C'est juste.

**M. Forrestall:** Je demande simplement au Comité d'accepter le libellé suivant: «faire part sans délai à un conseiller médical désigné par le ministre de son avis motivé».

Vous comprendrez également, monsieur le président, la nécessité d'apporter un autre amendement à la ligne 5 de la page 26, non, il s'agit plutôt de la ligne 6, pour rendre cette disposition conforme et claire.

5.5 (6) Quiconque est titulaire d'un document d'aviation canadien visé au paragraphe (1) est présumé avoir consenti à la communication . . .

Je demande donc le consentement du Comité pour ajouter les mots qui suivent après «à la communication»

. . . à un conseiller médical désigné par le ministre.

comme nous avons fait dans le cas de l'alinéa (1). Vous ne pouvez faire autrement que de remarquer que ces alinéas se ressemblent. Si vous m'accordez ce petit changement . . .

**Le président:** C'est intéressant, fantastique, très bien, et si le Comité nous donne son consentement unanime, nous pourrions effectuer ce petit changement dès maintenant sans aucun problème en ce qui concerne cet amendement à votre amendement.

**M. Forrestall:** Donc si vous êtes d'accord, cela clarifie la situation, et je pense que vous comprendrez . . .

**Le président:** Monsieur Angus, je vais vous donner la parole dans un instant.

[Text]

**Mr. Angus:** No, it is all right.

**The Chairman:** I want to talk to you about the procedural point. You have asked to amend your amendment, which we can do without any further ado if the committee is unanimous on it. I think they would be because it does clarify and designate. It becomes a little more specific. Okay, that is that. So we are agreed?

**Mr. Angus:** No, not necessarily. Mr. Chairman, I did not catch the actual wording and the placement of the second friendly amendment.

**The Chairman:** Well, turn to page 26 in your second page here. You cannot understand it unless you have those two pages in front of you.

**Mr. Angus:** It was on the . . .

**The Chairman:** No, you cannot understand it. Just get your two pages. Get your second page. Page 26.

**Mr. Forrestall:** On page 26, Mr. Chairman, if I might . . .

**Mr. Belsher:** [Inaudible—Editor]

**The Chairman:** Yes, there is a second page. It was circulated later, but I think Mr. Angus has it—if he can find it.

**Mr. Forrestall:** Clause 1, page 26, Mr. Angus. It is under the title “Deemed consent”. You go to line 5 . . .

**The Chairman:** Line 5.

**Mr. Forrestall:** —and insert after the words “information to” and before the words “the Minister”, under subsection (1), the phrase “a medical adviser designated by”.

**The Chairman:** To me, Mr. Forrestall, that makes eminent good sense. After all, the Minister is not a medical man and it is a medical adviser deemed by the Minister in effect to be involved very much in these things. On your amendment I see no problem. There is no problem. Your original wording was “information to the Minister”. The Minister is one of all of us with many problems, but your amendment is to clarify it and designate it and focus attention on the medical adviser designated by the Minister, which I would treat more as a technical amendment to the earlier wording and therefore I do not really see any problem.

Now, Mr. Angus, you have the floor.

**Mr. Angus:** I will accept, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you.

Then do we have the unanimous consent of the committee to amend the amendment of Mr. Forrestall, which you could not do, members, unless you had unanimous consent?

I appreciate, Mr. Angus, your co-operation.

Okay, we have it before us as amended and we all understand it and that is fine because there is no real problem.

[Translation]

**M. Angus:** Non, ça va.

**Le président:** Je voudrais traiter d'une question de procédure. Vous avez demandé l'autorisation de modifier votre amendement, ce que nous pouvons faire sans difficulté avec le consentement unanime du Comité. Je pense que les membres seront d'accord puisque c'est une clarification. C'est tout. Êtes-vous d'accord?

**M. Angus:** Non, pas nécessairement, monsieur le président. Je n'ai pas bien compris le libellé et l'endroit où s'insère le deuxième petit amendement.

**Le président:** Eh bien, regardez la page 26, votre deuxième page. Vous ne pouvez comprendre sans avoir ces deux pages sous les yeux.

**M. Angus:** Mais c'était sur le . . .

**Le président:** Non, vous ne pouvez pas comprendre. Prenez les deux pages, regardez la deuxième, la page 26.

**M. Forrestall:** Pour ce qui concerne la page 26, monsieur le président, avec votre permission . . .

**M. Belsher:** [Inaudible—Éditeur]

**Le président:** Oui, il y a une deuxième page. Elle vous a été distribuée plus tard, mais je pense que M. Angus l'a, s'il peut finir par la trouver.

**M. Forrestall:** Il s'agit de l'article 1, page 26, monsieur Angus. Le titre est «présomption». Regardez la ligne 4 . . .

**Le président:** La ligne 4.

**M. Forrestall:** . . . et ajoutez après l'expression «à la communication», et avant le mot «ministre» l'expression «à un conseiller médical désigné par le», et supprimez le mot «au».

**Le président:** Je trouve cela fort sensé, monsieur Forrestall. Après tout, le ministre n'a pas nécessairement de formation médicale et le conseiller médical travaille dans ce domaine. Donc votre amendement ne pose aucune difficulté, aucune. Votre libellé original était «communication au ministre». Le ministre, comme tout le monde le sait d'ailleurs, a beaucoup de problèmes. Votre amendement a pour but d'éclaircir la situation et de préciser le rôle du conseiller médical désigné par le ministre; il s'agit par conséquent d'un amendement d'ordre technique au libellé original, c'est pourquoi je n'y vois aucune difficulté.

Monsieur Angus, vous avez maintenant la parole.

**M. Angus:** Je suis d'accord, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

Nous avons donc le consentement unanime des membres du Comité pour amender l'amendement de M. Forrestall. Vous savez que nous ne pouvons le faire sans le consentement unanime?

Je vous remercie de votre collaboration, monsieur Angus.

Très bien, donc nous avons maintenant un amendement modifié que nous comprenons tous, et c'est très bien, parce qu'il n'y a pas de gros problème.

[Texte]

• 2015

Mr. Angus, you have moved a subamendment to the amendment as amended, and we want to be very clear on this now. You have the floor. Would you please explain your point, please?

**Mr. Angus:** Okay, Mr. Chairman. Is it necessary for me to read the amendment?

**The Chairman:** No, that would be very good and helpful again. If all members have the subamendment Mr. Angus wants to move and present to the committee, then do not, please.

**Mr. Angus:** It will be recorded anyway.

**The Chairman:** Mr. Angus is now moving his subamendment to Mr. Forrestall's amendment, that Mr. Forrestall's amendment be further amended by deleting that words after "Medical and Optometric Information" and inserting the following therefor:

5.5 (1) All holders of Canadian aviation documents that impose a standard of medical fitness shall as a requirement of their licensure, report on a regular basis as directed by the Minister to a physician and an optometrist recognized by the Minister for the purpose of determining medical fitness under this Act.

(2) All persons receiving medical examinations under this Act shall be required to disclose the details of any consultations they may have had with other medical practitioners regarding their health including any treatments or drug prescriptions they have received.

(3) All holders of a Canadian aviation document that imposes a standard of medical fitness who have reached the age of forty years shall provide the Minister with a written disclosure of all prescribed medical treatments received on an annual basis for as long as they hold such a document.

(4) The Minister or any physician or optometrist recognized by the Minister for the purpose of administering this Act, may require the holder of a Canadian aviation document, to undergo more frequent examinations to those mentioned in 5.5(1) and may prescribe any further tests that may be necessary to determine the licence holder's fitness, in accordance with accepted medical practice.

Mr. Angus, you have the floor.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I will try to be reasonably brief. I sat through the committee hearings, and I must be very frank. I was not sure from day to day how I felt about the whole question of forced disclosure. I started out . . .

**The Chairman:** "Mandatory" is the word.

**Mr. Angus:** Well, whatever. Quite frankly, I started out clearly on the side of the consumers and the citizens out there who may be impacted, if you will pardon the expression, by an illness of a pilot or other official. But from listening to the discussions here in committee and through the consultations we in my party have had with a number of the groups that have come before us, I think it would be an error for us to

[Traduction]

Monsieur Angus, vous avez déposé un sous-amendement à l'amendement modifié, et nous voulons éviter toute confusion. À vous la parole. Voulez-vous, je vous prie, nous expliquer votre point de vue?

**M. Angus:** Très bien, monsieur le président. Dois-je lire mon amendement?

**Le président:** Non, mais encore une fois, j'aimerais dire qu'il serait très utile que tous les membres aient devant eux le sous-amendement que M. Angus veut déposer devant le Comité.

**M. Angus:** De toute façon, il sera versé au compte rendu.

**Le président:** M. Angus dépose maintenant un sous-amendement à l'amendement de M. Forrestall. Son sous-amendement consiste à supprimer les mots qui suivent l'expression «Renseignements médicaux et optométriques» et à ajouter ce qui suit:

5.5 (1) Le titulaire d'un document d'aviation canadien assorti de normes médicales doit, en vue d'obtenir son certificat, se rendre régulièrement, selon les directives du ministre, chez un médecin et un optométriste désignés par le ministre, qui détermineront leur santé en application de cette loi.

(2) Quiconque subit un examen médical en application de cette loi doit divulguer les résultats des visites qu'ils ont effectuées auprès d'autres médecins pour leur santé y compris tous les traitements ou ordonnances qu'ils ont reçus.

(3) Le titulaire d'un document d'aviation canadien assorti de normes médicales qui a atteint 40 ans, doit fournir chaque année au ministre, tant qu'il est titulaire dudit document, une déclaration écrite énumérant tous les traitements médicaux subis.

(4) Le ministre, ou le médecin ou optométriste désignés par le ministre aux fins de cette loi, peuvent exiger du titulaire d'un document d'aviation canadien qu'il subisse des examens plus fréquemment que prévu à l'alinéa 5.5(1), ainsi que les examens supplémentaires nécessaires pour déterminer la santé du titulaire du permis conformément à la pratique médicale acceptée.

Monsieur Angus, vous avez la parole.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Je vais essayer d'être bref. J'ai assisté aux séances du Comité et je dois être franc. Ma réaction devant cette exigence en matière de divulgation, a évolué. J'ai commencé . . .

**Le président:** Le terme que nous utilisons est «obligatoire».

**M. Angus:** Quoi qu'il en soit, je dois dire bien franchement que j'ai commencé par être du côté des consommateurs et des citoyens, qui risquent d'être affectés, si vous me permettez l'expression, par la maladie d'un pilote ou d'un autre membre de l'équipage. Mais après avoir écouté les discussions qui ont eu lieu ici en comité et avoir consulté, de concert avec d'autres députés de mon parti, un certain nombre de groupes qui sont venus comparaître devant nous, je pense que nous ferions

## [Text]

continue with either the original intent or the modified one we now have before us.

If I can recall the testimony by the Canadian Air Line Pilots Association, clearly there is no need for any additional measures aimed at that group in order to protect the travelling public or those on the ground. The fact that there is at least one, if not two, competent pilots in the air at all times, in addition to the pilot in command, and the detailed reporting requirements and medical requirements both by the companies and by the government, I think, would suggest that clearly it is not a group that needs any further bureaucracy or requirements placed on them.

If we look at the remainder of the industry, primarily the pilots—granted there is a large number of pilots out there—but if we look at the number of incidences that have occurred over the last six years, I guess, it is a total of six. If we look at the one that has been raised within the committee as an example of why we needed this kind of legislation, it is clear from the information I have seen and what I have heard that the Department of Transport knew about that particular individual and knew about the medical situation. Clearly, the change to this legislation regarding medical reporting, in my opinion, would not have changed the outcome. What was needed is a closer examination of the reports that were submitted, perhaps additional staff. I am not sure what, but I do not think what we have before us would have changed that.

It is for that reason, Mr. Chairman, that I am opting to move a subamendment to Mr. Forrestall's amendment that would basically change the philosophical approach of that particular proposed section. It would ensure that there is a more appropriate mechanism without the mandatory reporting. The first proposed subsection would require that all holders of Canadian aviation documents that require a standard of fitness shall:

report on a regular basis as directed by the Minister to a physician and an optometrist recognized by the Minister for the purpose of determining medical fitness under this Act.

It is very clear.

• 2020

Secondly, we want those licence holders to advise their practitioners as to the nature of their occupation. We want them to report back to the DOT what reviews they have had medically, what drugs they have received, what treatments they have received between visits.

We also suggest that where necessary, the DOT physicians or optometrists can require additional examinations over and above those currently required. I think we have all heard a lot of comments on both sides of the issue, and while I respect the views of those who feel there is a need for another mechanism, I am opting for the view that if we have to err, I would rather err on the side of certain rights of privacy, as opposed to developing a mechanism that, according to the words of our witnesses, may in fact cause more problems than it is going to prevent; i.e., the situation where pilots will be more reluctant to see their family physician, perhaps have that chest pain on

## [Translation]

fausse route si nous continuions dans la veine du texte original ou de l'amendement dont nous sommes saisis.

Si je me souviens bien, l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes a fait valoir qu'il n'était pas nécessaire d'adopter des mesures supplémentaires pour protéger les passagers ou le public au sol. À mon avis, le fait qu'il y ait un, sinon deux, pilote compétent aux commandes d'un aéronef en vol en tout temps, en plus du commandant de bord, et que les lignes aériennes et le gouvernement imposent des exigences très strictes en matière de rapport et de santé, me porte à croire qu'il est inutile d'imposer encore d'autres règlements à ce groupe.

Si nous examinons la situation dans son ensemble, il y a—je le concède—beaucoup de pilotes, mais le nombre d'incidents est très mince, il n'y en a guère que six. Si vous examinez l'incident présenté au Comité pour justifier l'adoption de cette loi, il ressort clairement que le ministère des Transports connaissait très bien la personne en cause et sa situation médicale. Donc même si la loi avait des exigences plus strictes en matière de rapport médicaux, les choses se seraient quand même passées de la même façon. Personnellement, j'estime, sans en être absolument sûr, que nous avons besoin de personnel supplémentaire pour examiner plus à fond les rapports qui sont soumis. Je doute que l'amendement dont nous sommes saisis aurait changé quoi que ce soit.

Pour cette raison, monsieur le président, je propose un sous-amendement à l'amendement de M. Forrestall de manière à modifier l'approche théorique de cet article. Mon amendement ajoute un mécanisme peut-être un peu plus approprié sans exigence en matière de rapport. Le premier projet d'alinéa exigerait de tout titulaire de document d'aviation canadien assorti de normes médicales qu'ils:

se rendent régulièrement selon les directives du ministre chez un médecin ou à un optométriste désignés par le ministre, qui détermineront leur santé en application de cette loi.

C'est parfaitement clair.

Deuxièmement, le titulaire d'une licence devrait aviser son médecin de la nature de son métier. De plus ce titulaire devrait signaler au ministre des Transports tous les examens médicaux qu'il a subis, les médicaments qu'il a pris ou les traitements qu'il a subis entre ses visites chez le médecin.

De plus en cas de besoin, les médecins et optométristes du ministère des Transports devraient pouvoir exiger des examens qui s'ajouteraient à ceux actuellement exigés. Il y a bien entendu du pour et du contre, mais pour ma part j'estime qu'à défaut de perfection, il est préférable d'insister sur le caractère confidentiel des rapports entre le patient et son médecin, plutôt que de mettre sur pied une nouvelle procédure, qui de l'avis de nos témoins, risque de provoquer plus de mal que de bien. On court en effet le risque d'encourager les pilotes ayant ressenti un malaise cardiaque, qui serait passé par la suite, à ne pas consulter leur médecin, par crainte de perdre leur emploi.

[Texte]

the Friday and it goes away by Monday, and they will decide: Do I really want to risk my livelihood, and opt not to go to the family physician?

So we should consider this approach. I think we will find that what I have put forward will provide some different kinds of strength to the existing act, while at the same time protecting the privacy aspect.

Thank you, Mr. Chairman. Do I have an opportunity at the end of debate on this to have a final response?

**The Chairman:** If you were a Minister moving a bill and you closed the debate, no. I am going to be a very lenient chairman, a very progressive chairman, and I will let you comment. But quite frankly, I have some difficulty with it. I did not cut you off on a precedural thing because we are all here trying to move this bill along.

I am glad you gave your explanation. I hope members have read the subamendment you have made. In my humble opinion as chairman, as it is drawn, I do not think it is a subamendment. I think it is an amendment to the bill. You are going, for the onus, back to the pilot or the holders of Canadian aviation documents. The amendment proposed by Mr. Forrestall in effect, with the deemed consent, allows the general physician to communicate the result of the medical examination.

You are right. You are for the private confidentiality. The amendment gets at the question of public interest. Is that strong enough to remove the screen from doctor-patient confidentiality?

So Mr. Angus, in view of the time, you most likely could have done what you did as a subamendment to Mr. Forrestall's amendment. We never saw these amendments, so I am not really getting too technical. I think you have a good point. Your point is germane to the issue, and it should be discussed as such and voted as such. But I am not putting it as a subamendment to Mr. Forrestall's amendment.

I do not see how it fits in. It is one thing or the other. I may be misunderstanding the situation, but I think it is as Mr. Sinclair said before 5.30 or 5.45, when we adjourned. This committee has a couple of questions on this clause: first, is there mandatory reporting; and secondly, if there is, how is it done? You, in your own rhetoric and your own elaboration of your amendment, have suggested that it is still the confidentiality of the person, the pilot, the licensee. Mr. Forrestall's amendment reflects the public interest, as reflected in the Canadian Medical Association brief.

• 2025

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, if I could just intervene very briefly it might be of some assistance to Mr. Angus and to yourself. He has included four sections in his proposed subamendments. It might be of assistance to the committee if I were to explain to them that three of these are already covered definitively in . . .

[Traduction]

Je pense que ce que je propose renforcera la loi existante, tout en maintenant le caractère confidentiel de relation patient-médecin.

Pourrais-je encore intervenir à l'issue de la discussion sur cette question?

**Le président:** Si vous étiez ministre et que vous ayez déposé un projet de loi et terminé vos explications à ce sujet, il n'en certainement pas question. Mais je vais faire preuve de bonne volonté et vous permettre d'intervenir à nouveau. Si je ne vous ai pas interrompu jusqu'à présent pour des motifs de procédure, c'est que nous cherchons tous à faire progresser l'étude du projet de loi.

Je suis donc heureux que vous ayez expliqué votre point de vue. J'espère que tous les membres du Comité ont pris connaissance de votre sous-amendement. Mais à mon humble avis, il ne s'agit pas d'un sous-amendement à proprement parler, mais bien d'un amendement au bill. Au terme de votre amendement, ce serait au pilote ou au titulaire d'un document de l'aviation canadienne de faire connaître les résultats de l'examen médical, alors qu'au terme de l'amendement de M. Forrestall, ce serait aux médecins de faire connaître les résultats de l'examen.

Vous tenez avant tout à sauvegarder le caractère confidentiel de la relation patient-médecin, alors que l'amendement de M. Forrestall s'intéresse essentiellement à l'intérêt public. La question est de savoir ce qui doit primer, de l'intérêt public ou du caractère confidentiel du rapport médecin-patient.

Monsieur Angus, vous auriez sans doute pu atteindre votre objectif en proposant un sous-amendement à l'amendement de M. Forrestall. Je ne voudrais cependant pas trop insister, car je n'ai pas vu les textes de ces amendements. Votre question est donc tout à fait pertinente et mérite qu'on l'examine. Mais je ne pense pas qu'il s'agisse d'un sous-amendement à l'amendement de M. Forrestall.

Il faut trancher entre les deux options. M. Sinclair a fait le point cet après-midi au moment où nous avons levé la séance. Il s'agit donc de savoir, concernant cet article, premièrement si les résultats de l'examen devront obligatoirement être communiqués et deuxièmement, dans l'affirmative, selon quelles modalités. Vous, monsieur Angus, avez insisté sur le caractère confidentiel des relations entre patient et médecin et dès lors sur les droits du pilote, alors que l'amendement de M. Forrestall reflète l'intérêt public tel qu'exposé dans le mémoire de l'Association des médecins du Canada.

**M. Forrestall:** Si vous le permettez, monsieur le président, je voudrais dire un mot. Les sous-amendements de M. Angus comportent quatre points, dont trois figurent déjà dans . . .

## [Text]

**The Chairman:** That is part of the problem.

**Mr. Forrestall:** —existing regulations. The fourth one, in particular, is number three:

All holders of Canadian aviation documents that impose a standard medical fitness who have reached the age of 40 years shall provide the Minister with a written disclosure of all prescribed medical treatments received on an annual basis for as long as they hold such a document.

It is not particularly or specifically covered in regulations, but is an amendment that is acceptable in terms of the regulations. The other three are already well covered in existing regulations.

**The Chairman:** Well, just go easy on that, Mr. Forrestall. Let us not confuse the issue.

**Mr. Forrestall:** I will accept your guidance, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Well, thank you.

**Mr. Forrestall:** Whether they are in order or not is an entirely separate question. That is up to you to determine.

**The Chairman:** You see, we are in a little . . . To me, looking at it as chairman, I see two parallel motions to amend proposed section 5.5. One opts for the public interest and public disclosure, mandatory disclosure. The other still retains the patient-doctor confidentiality and has some other points to it.

Frankly, I could become technical, because to me, if I had to choose, I would not accept Mr. Angus's subamendment to your amendment the way it is drawn. I think he could do it legally in other ways, but I am not hanging up on that; I am not getting hung up on that. I want to come back and give you a full chance, because quite frankly, my intention is to let you have your full exposition of your amendment, as long as it is clear to members of the committee as to what you are trying to do, which is great in terms of your cause and the cause this committee has heard about; it is the problem the committee has been wrestling about.

I intend, in effect, to accept your amendment as an amendment first and dispose of it, one way or the other, and then come to Mr. Forrestall's and dispose of it, one way or the other—unless you can tell me how you can tie into Mr. Forrestall's, because one of you go public interest and one of you go private-confidentiality.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. That, to be quite frank, was also the dilemma I had over the last hour as to which mechanism. If you compare the two, you find that I did leave part of Mr. Forrestall's amendment. It is a moot point, but I left the title, so I am . . .

**The Chairman:** Besides the heading?

**Mr. Angus:** Well, that is it. Okay, but . . .

**The Chairman:** That is really the attribution of my clerk. He comes up with certain things. The greffier does think.

**Mr. Angus:** I guess in terms of procedure, and I do not think we want to spend a lot of time debating . . .

**The Chairman:** No, we do not.

## [Translation]

**Le président:** C'est justement le problème.

**M. Forrestall:** . . . dans les règlements existants Le point numéro 3 notamment est libellé comme suit:

Le titulaire d'un document d'aviation canadien assorti de normes médicales, qui a atteint l'âge de 40 ans, doit fournir chaque année au ministre tant qu'il est titulaire dudit document, une déclaration écrite énumérant tous les traitements médicaux subis.

Cela ne figure pas à proprement parler dans les règlements, mais cet amendement est conforme aux règlements. Les trois autres points sont couverts par les règlements existants.

**Le président:** Un instant, monsieur Forrestall, s'il vous plaît, essayons de ne pas embrouiller les choses.

**M. Forrestall:** Comme vous le voulez, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

**M. Forrestall:** C'est à vous de décider si ces amendements sont recevables ou non.

**Le président:** Il s'agit à mon sens de deux motions parallèles visant à modifier le projet d'article 5.5, une de ces motions obligeant les pilotes à divulguer leur état de santé au nom de l'intérêt public, l'autre motion par contre insistant sur le caractère confidentiel de la relation patient-médecin.

Pour ma part je ne serais pas disposé à accepter dans sa forme actuelle le sous-amendement de M. Angus à l'amendement de M. Forrestall. Je crois qu'il pourrait procéder autrement tout en demeurant dans les bornes de la légalité. Mais là n'est pas la question. Je vais donc permettre à M. Angus d'expliquer clairement son point de vue tant et aussi longtemps que les membres du Comité voient où il veut en venir, ce qui est merveilleusement sa cause et celle dont le Comité a entendu parler.

Nous allons donc d'abord nous prononcer quant à l'amendement de M. Angus et ensuite quant à l'amendement de M. Forrestall, à moins que vous n'expliquiez comment on pourrait rattacher les deux, malgré les positions de départ divergentes.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Je me demande, moi aussi, comment procéder au mieux. Vous remarquerez d'ailleurs que j'ai maintenu une partie de l'amendement de M. Forrestall et notamment le titre.

**Le président:** Et à part le titre.

**M. Angus:** Oui d'accord, justement . . .

**Le président:** Je vais consulter le greffier.

**M. Angus:** Je ne pense pas qu'il soit utile de discuter trop longtemps . . .

**Le président:** Non, en effet.

[Texte]

**Mr. Angus:** —about which way to do it. I would be very happy if . . . well, I cannot even ask Mr. Forrestall to stand his down, because this is the question.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, a point of order.

**Mr. Angus:** This is the question.

**The Chairman:** Wait, now. A point of order from Mr. Gray . . .

**Mr. Angus:** Which way are we going to go?

**The Chairman:** A point of order from Mr. Gray. That might clarify the issue.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** It certainly will, Mr. Chairman. Having extensive legal experience in these matters, I would suggest, on the addition that Mr. Forrestall has suggested, that if Mr. Angus is in agreement with it, what we do is we defeat the first two amendments and add the addition of Mr. Forrestall, and I will move the amendment with the inclusion.

**The Chairman:** No, no. Wait now. That will get us into a more . . . With all respect to the lawyer from Îles-de-la-Madeleine, we are not going to get into that ball of wax.

Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** On Mr. Gray's point of order, I think, Mr. Chairman, it is fair to say that we should not be entertaining here matters that are more properly dealt with and in fact in three of the four instances are covered in regulations. I think simply what we are suggesting is the fourth matter is a matter that can be covered quite well and flows well with the other three, and is a matter that should more properly be dealt with in regulations. And Mr. Chairman, very specifically to the point of order or a separate point of order, I do not wish to entertain amendments to regulations that have the effect of transferring regulations to statute.

• 2030

**The Chairman:** Aha! Now you are on to a very germane point, Mr. Forrestall. We are dealing with an amendment to a bill, and what the regulations say . . . well, quite frankly, the Minister spoke to me today—I forgot to tell Mr. Angus this—and he has no objection. He wanted me to communicate this to Mr. Sinclair, although I do not want to get into this ball of wax tonight, that he has no objection at all to those regulations, existing or intended coming before the committee at any time. He is all in favour of that, and he wanted me to communicate that to members of the committee.

Quite frankly, we do not need the regulations right now. I mean, that would confuse issues even more, I think. I may be wrong, Mr. Angus, but we are dealing with an amendment to a bill. We are not going to confuse it with marrying or trying to merge the two parallel amendments. I see them as parallel. I do not see them as a subamendment.

Your amendment, Mr. Angus, strikes . . . I forget the procedural thing in the Chair, as I will be advised by my officer here but, in future, there are some technical words

[Traduction]

**M. Angus:** . . . sur la façon de procéder. Tout le problème est là.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**M. Angus:** C'est ça, la question.

**Le président:** M. Gray a invoqué le Règlement.

**M. Angus:** Qu'allons-nous faire?

**Le président:** Allez-y, monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Comme j'ai une longue expérience sur ce genre de question, je propose, à condition bien entendu que M. Angus soit d'accord, que nous votions contre les deux premiers amendements et qu'on ajoute la proposition de M. Forrestall.

**Le président:** Un instant. Cela ne fera que compliquer les choses. Je ne pense pas que ce soit une bonne idée.

Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Nous n'avons pas, monsieur le président, à nous occuper de questions qui relèvent à proprement parler des règlements, comme c'est d'ailleurs le cas de trois des quatre points dont nous sommes saisis. Le quatrième point qui découle des trois autres devrait être réglé par voie de règlement. Concernant le rappel au Règlement, monsieur le président, il n'est pas question de modifier les règlements, car cela aurait pour effet de transformer les règlements en lois.

**Le président:** J'allais justement en parler. J'ai oublié de signaler à M. Angus, ainsi qu'à M. Sinclair, que le ministre m'a fait savoir qu'il n'avait aucune objection à ce que le Comité se penche sur les règlements, actuels ou à venir.

Nous n'avons pas besoin, à mon avis, de ces règlements en ce moment, cela ne ferait que semer la confusion. Il est question d'un amendement au projet de loi et il est inutile d'essayer de compliquer la question en essayant de fusionner deux amendements parallèles, car il ne s'agit nullement d'un sous-amendement.

Le greffier du Comité va m'expliquer comment procéder.

[Text]

procedurally to say that your amendment strikes at the very core . . . I mean, there are some words; you have to get to know these!

**Some hon. members:** Oh, oh!

**The Chairman:** There are some words that strike at the very core and you cannot accept it on that basis. But I am prepared, without procedural harangue, to let you have your day in the thing. Oh, here we have a Beauchesnes before us now; I am reading from page 155, section 438:

The purpose of a sub-amendment an amendment to an amendment is to alter the amendment; it should not enlarge upon the scope of the amendment but it should deal with matters that are not covered by the amendment; if it is intended to bring up matters foreign to the amendment, the Member should wait until the amendment is disposed of and move a new amendment.

That is what I was trying to get at.

**Mr. Hardey:** Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** Mr. Hardey.

**Mr. Hardey:** —that is exactly the point I was trying to get out. This committee is very fortunate that I am not a lawyer, and I think we can look at this thing with a little common sense and a little parliamentary procedure. I agree wholeheartedly that Mr. Angus' amendment is an amendment, but not an amendment to the amendment.

**The Chairman:** Not a subamendment.

**Mr. Hardey:** Consequently, it seems common sense to me that we deal with Mr. Forrestall's amendment first and, if it goes down, then we can enter Mr. Angus' second amendment. Does that not make sense?

**The Chairman:** The first amendment moved was Forrestall's amendment.

**Mr. Hardey:** It was tabled first.

**The Chairman:** Yes. So we are now discussing Mr. Forrestall, s . . . Mr. Hardey, thank you very much for that clarification.

Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, I will not refer to my legal expertise anymore this evening.

**The Chairman:** Do not be intimidated. We are all new in this business!

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I tried the best I could. No. Like Mr. Angus, in listening to the witnesses that came before the committee as to whether we were going to put the onus on the doctors or the pilots on both or whatnot, I, myself found, once again with my expertise in pilotage and air control of traffic and whatnot, that I can live with it because I see written in:

if, in his opinion, the patient has a medical or optometric condition.

[Translation]

**Des voix:** Oh ,oh!

**Le président:** Quoi qu'il en soit et sans trop m'attacher à la lettre de la procédure, je vous laisserai quand même exposer votre point de vue. Voilà, je vais vous citer l'article 438 de Beauchesnes, page 157:

L'objet d'un sous-amendement étant de modifier un amendement, il ne devrait pas élargir la portée de l'amendement, mais se rapporter à des questions non visées par celui-ci; si l'intention est de soulever des questions étrangères à l'amendement, le député devra attendre qu'il ait été statué sur l'amendement pour en proposer un nouveau.

Voilà ce que je voulais dire.

**M. Hardey:** Monsieur le président . . .

**Le président:** Monsieur Hardey.

**M. Hardey:** C'est justement ce que je voulais dire, moi aussi. D'après le simple bon sens et la procédure parlementaire, il est évident que l'amendement de M. Angus est un amendement, et non un amendement à un amendement.

**Le président:** Ce n'est donc pas un sous-amendement.

**M. Hardey:** Il serait donc logique de commencer par l'amendement de M. Forrestall, pour aborder ensuite celui de M. Angus.

**Le président:** Le premier amendement à être déposé est celui de M. Forrestall.

**M. Hardey:** Oui, il a été déposé le premier.

**Le président:** Merci de votre explication, monsieur Hardey.

Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je me garderai bien d'évoquer à nouveau mes connaissances juridiques ce soir.

**Le président:** Ne vous en faites pas, nous sommes tous des novices dans ce domaine.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** J'ai essayé de faire de mon mieux. J'ai écouté attentivement ce que les témoins avaient à dire concernant l'obligation qui serait faite aux médecins ou aux pilotes de faire une déclaration relativement à l'état de santé de ces derniers. Or, malgré mon expérience en matière de contrôle aérien et de pilotage, je dois constater que le texte précise ce qui suit:

s'il a relevé une atteinte à la santé ou à la vision du patient.

[Texte]

Second, the holder of a Canadian aviation document must tell the doctor. That means the pilot or the air controller will be safe and secure in knowing that he has had a chest pain on Friday evening because, if he goes to see his medical physician, the doctor is not required to send a report if, in his opinion, the condition is not important. So, I think this amendment which Mr. Forrestall has brought forth covers very aptly the witnesses we have met with this week.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gray.

Further consideration of Mr. Forrestall's amendment. Yes, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Sorry. I missed . . . you did a ruling, did you?

**The Chairman:** I did a ruling, and the ruling . . . yes; that is the sound of the ruling. The ruling is that since Mr. Forrestall's amendment was moved first, we are considering that. I mean, six of one, half a dozen of the other!

**Mr. Angus:** Well, really!

**The Chairman:** Really. We could consider yours first, but I think procedurally we have to consider Mr. Forrestall's first. You wanted to move a subamendment and I ruled your subamendment out of order because it is not a subamendment.

**Mr. Angus:** Okay. But given that, Mr. Chairman . . . well, and it is kind of like plan A and plan B.

**The Chairman:** I have got plan C!

• 2035

**Mr. Angus:** I know. It is early termination of the meeting I am sure.

My intention of moving my whatever . . .

**The Chairman:** To make your point.

**Mr. Angus:** No, this was to have us clearly make the decision . . .

**The Chairman:** We are going to.

**Mr. Angus:** —as to which way we are going to go. Are we going to accept the government's position, whatever its variation, or are we going to accept the arguments of airline pilots and what have you?

**The Chairman:** Agreed.

**Mr. Angus:** Now having said that, and recognizing that there is great similarity in some of the wording of Mr. Forrestall's amendment with the wording that I circulated to the government, to the officials and to all of the concerned groups, I would like to have an opportunity to propose some amendments to the various clauses within Mr. Forrestall's amendment in order to strengthen those clauses.

**The Chairman:** For instance?

**Mr. Angus:** You would have to ask that.

[Traduction]

Deuxièmement, le titulaire d'un document d'aviation canadien doit dire la vérité à son médecin. Dans ces conditions, si un pilote ou un contrôleur aérien vont voir leur médecin à la suite d'un malaise cardiaque, ils peuvent le faire en toute confiance, vu que le médecin n'est pas tenu d'envoyer un rapport pour autant qu'il juge l'état du patient satisfaisant. J'estime donc que l'amendement de M. Forrestall répond aux préoccupations des témoins qui ont comparu cette semaine.

**Le président:** Merci, monsieur Gray.

Toujours au sujet de l'amendement de M. Forrestall, allez-y, monsieur Angus.

**M. Angus:** Je m'excuse, mais je ne faisais pas attention. Vous avez déjà statué, monsieur le président?

**Le président:** Oui, j'ai statué que, puisque M. Forrestall avait été le premier à proposer son amendement, c'est par cet amendement que nous allons commencer.

**M. Angus:** Je vois.

**Le président:** Nous aurions pu commencer par le vôtre, mais, d'après la procédure, nous devons commencer par celui de M. Forrestall. Il a en effet été statué que votre sous-amendement est irrecevable, car ce n'est pas réellement un sous-amendement.

**M. Angus:** D'accord. C'est comme si on avait un plan A et un plan B.

**Le président:** Moi, j'ai un plan C.

**M. Angus:** Vous voulez sans doute que nous ne trainions pas trop tard ce soir.

En proposant mon amendement . . .

**Le président:** Vous voulez faire valoir votre point de vue.

**M. Angus:** Non, c'était pour prendre une décision fondée.

**Le président:** C'est ce que nous allons faire justement.

**M. Angus:** Il s'agit de choisir entre deux options, à savoir celle du gouvernement ou celle des pilotes.

**Le président:** D'accord.

**M. Angus:** Vu les ressemblances entre le libellé de l'amendement de M. Forrestall et le mien, je voudrais proposer quelques amendements à celui de M. Forrestall pour renforcer ce dernier.

**Le président:** Que voulez-vous dire au juste?

**M. Angus:** Je vais vous expliquer.

*[Text]*

For example, proposed sub-section 5.5(1) of Bill C-36 be amended by striking out lines 18 to 33 on page 25 and inserting the following:

... shall report the condition forthwith to a physician or optometrist recognized by the Minister, for the purposes of determining the medical fitness of the holder of a Canadian aviation document under this act.

Part of my problem, too, Mr. Chairman, is that these were prepared before I got the recent friendly amendment from Mr. Forrestall.

**The Chairman:** That is right. I really think you should consider your position because quite frankly, as I heard you say that, I do not know really where the amendment was and we do not accept anything unless you are going to write it out. But as you said, I really kind of think the thing is covered there now. But perhaps it is not.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, could I ask a favour? May I ask for about a three-minute break just so I can gather my thoughts, because I do not want to miss this point?

**The Chairman:** Agreed. This is the important issue in the whole bill. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Just on a point of order, I feel I understand the principle that Mr. Angus is trying to address, but again I must indicate to Mr. Angus and to you, Mr. Chairman, and to the committee generally, that I do not think we are desirous of, nor should we in fact be importing into the statute that which is already in regulation. And if Mr. Angus can see a deficiency in the amendment that might impair the regulation or render it less than effective, I would be prepared to entertain that. But I think, Mr. Chairman, that what Mr. Angus is getting at is a principle and he is invoking a methodology that is redundant and serves not the act nor the regulations well.

He has identified a section within the regulation that is not covered, that section being the provision with respect to reporting, and whether that can extend to an amendment to the amendment, or whether or not that is the first amendment or whatever, is not really that important. What is important is that I do not believe this committee should in fact be entertaining, and indeed would raise it in the most strenuous way possible, I do not think we should be entertaining amendments that import into the act regulations that are already in existence.

**The Chairman:** That is not what gives me as much concern, with respect Mr. Forrestall, as Mr. Angus' request to have two or three minutes to collect his thoughts in order to try to address an amendment to your amendment, or sub-amendments to your amendment.

**Mr. Forrestall:** Can we stand it then, Mr. Chairman, and move on?

**The Chairman:** I was just going to come to that, for about two to three minutes. This is the crux of the issue, as members of the committee have been aware for the last many days, and therefore I do not want to appear heavy handed or too technical or procedural at this stage. But I want to have progress. And as far as I am concerned, if we can stand this for

*[Translation]*

Que l'on modifie le projet d'alinéa 5.5(1) du Bill C-36 en remplaçant les lignes 14 à 27 à la page 25 par ce qui suit:

signalera immédiatement son état à un médecin ou optométriste reconnu par le ministre, afin de déterminer si l'état de santé du titulaire d'un document d'aviation canadien au terme de la loi est conforme aux normes médicales.

L'ennui, c'est que j'avais rédigé mon amendement avant d'avoir pu prendre connaissance de celui de M. Forrestall.

**Le président:** Justement. Je pense que vous devriez revoir votre amendement, car de toute façon pour que nous l'examinions, vous devez me faire parvenir un texte écrit. Il me semble d'ailleurs que ce que vous venez de dire est déjà couvert.

**M. Angus:** Est-ce qu'il y aurait moyen d'interrompre la séance pendant quelques minutes pour me permettre de réfléchir?

**Le président:** D'accord. Ceci constitue en effet la question clé de tout le projet de loi. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Je comprends parfaitement le point de vue de M. Angus, mais j'estime qu'il ne faut pas reprendre dans la loi ce qui est prévu par voie de règlement. À moins bien entendu que de l'avis de M. Angus, mon amendement aurait pour effet d'affaiblir le règlement ou d'en atténuer l'efficacité. J'ai cependant l'impression que la proposition de M. Angus n'ajouterait rien ni à la loi ni au règlement d'application.

Il ne s'agit pas de savoir si c'est un amendement ou un sous-amendement, mais plutôt d'éviter de faire double emploi en introduisant dans la loi des règlements qui existent déjà par ailleurs.

**Le président:** M. Angus a demandé qu'on interrompe la séance pendant quelques minutes pour lui permettre de réfléchir à son amendement.

**M. Forrestall:** On pourrait peut-être réserver son amendement et continuer entretemps.

**Le président:** Comme il s'agit de la partie essentielle du projet de loi que nous étudions depuis quelques jours déjà, je ne voudrais pas faire de difficultés pour des questions de procédure. Néanmoins, il faut que nous avançons. Nous pourrions interrompre pendant 2 ou 3 minutes pour vous

[Texte]

two or three minutes, you can look at Mr. Forrestall's amendment and see if you can incorporate some of your thoughts to the sub-amendment to it.

• 2040

I would be disposed to that for a very brief period of time, as long as we make sure the progress up until now is consummated in this committee; and that is what I intend to do. But you are going to be listening to us, consummating each page, and trying to address the amendment.

Quite frankly, as I read the amendment proposed by Mr. Forrestall, Mr. Angus—and there have been consultations—I think you are right: it has two different points of view. It addresses the Canadian Medical Association's point; and your point is for the doctor-patient confidentiality. I do not think you are ever going to blend those two. It is how you best do it.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, something Mr. Forrestall just said makes me ask for something different. I do not like to jump all over the place, but I am going to do it anyway.

The word "regulations" again: you made the comment that the Minister was quite willing to have them before us. In fairness to myself and other members of the committee, without the regulations that specifically deal with this particular clause, the whole question of medicals... without them being before us, and not at the last minute, it is really hard for us to make amendments to the legislation without having that full knowledge, if you follow me.

**The Chairman:** I follow you to a point; and I am sorry Mr. Forrestall raised the whole question of regulation. There are regulations out there. We know that. I frankly do not...

**Mr. Forrestall:** I bring your attention to the reality, Mr. Chairman...

**The Chairman:** No, Mr. Forrestall. I would like Mr. Sinclair to tell us if there are any regulations. This is a very specific clause. It is very detailed. I do not really know—perhaps Mr. Sinclair can tell us—are there regulations germane to this clause that members of the committee should have? I can see other areas where regulations have to fill in the gaps. I frankly do not see too many gaps in this very precise amendment produced by Mr. Forrestall.

Mr. Sinclair, could you address the committee on that point, please?

**Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Air Transportation Administration):** Mr. Chairman, I think you have stated it very well, that the regulations fill in the detailed procedural gaps. Again, I would refer to the point you made earlier. Basically you are at the point of addressing the question of whether you have mandatory reporting or not. That is really the question before you.

We do not have specific regulations pertaining to this methodology, because it is being proposed now as an amendment to what is in the bill at the moment. So whatever

[Traduction]

permettre de faire le point et de voir comment vous pourriez modifier au mieux l'amendement de M. Forrestall.

Je serais prêt à accéder à cette demande pour quelques minutes dans la mesure où les progrès réalisés jusqu'ici sont acquis, et c'est ce que j'ai l'intention d'obtenir. Mais essayons d'étudier l'amendement.

Franchement, M. Angus, en lisant l'amendement proposé par M. Forrestall—et il y a eu consultation—je pense que vous avez raison, il y a deux points de vue différents: celui de l'Association médicale canadienne et le vôtre, en faveur du caractère confidentiel de la relation médecin-patient. A mon avis, on ne réussira jamais à fondre les deux. Il s'agit de voir comment on peut faire pour le mieux.

**M. Angus:** Monsieur le président, M. Forrestall vient de dire une chose qui m'amène à poser une question différente. Je n'aime pas sauter d'un sujet à l'autre, mais je vais le faire quand même.

Encore une fois cela porte sur le mot «règlement»; vous avez dit que le Ministre était prêt à nous les soumettre. En toute justice pour moi et pour les autres membres du Comité, si nous n'avons pas les règlements portant spécifiquement sur cet article, toute la question des renseignements médicaux—et il ne s'agit pas de les avoir à la dernière minute—il nous est vraiment difficile de proposer des amendements à une loi sans en avoir pleine connaissance.

**Le président:** Je vous suis jusqu'à un certain point et je regrette que M. Forrestall ait soulevé cette question de la réglementation. Les règlements existent, nous le savons. Franchement je ne...

**M. Forrestall:** Monsieur le président, j'attire votre attention sur le fait...

**Le président:** Non, monsieur Forrestall. J'aimerais que M. Sinclair nous dise s'il y a des règlements. C'est un article très précis, très détaillé. Je ne sais pas vraiment—M. Sinclair pourrait peut-être nous dire s'il y a des règlements connexes à cette clause que les membres du Comité devraient avoir? Je sais que, dans d'autres domaines, les règlements doivent combler les lacunes. Franchement, je vois peu de lacune dans l'amendement très précis présenté par M. Forrestall.

Monsieur Sinclair, pourriez-vous, s'il vous plaît, dire au Comité ce qu'il en est?

**M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport aérien):** Monsieur le président, je pense que vous avez raison, les règlements combler les lacunes de détail constatées dans la loi. À nouveau, je vous reporte à vos propos de tout à l'heure. Fondamentalement vous discutez de la question de savoir s'il y a ou non obligation de faire rapport. Voilà en vérité la question dont nous sommes saisis.

Nous n'avons aucun règlement précis sur ce point, puisqu'on le propose maintenant sous forme d'amendement au projet de loi. Donc, quels que soient les règlements proposés plus tard, ils

*[Text]*

regulations may be proposed in the future are going to have to be adjusted to take into account whatever the committee decides in its wisdom should be reflected in the bill.

**The Chairman:** Those regulations, I would like to assume, would come about after consultation with the people and parties affected.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, that is correct.

**The Chairman:** We are going to make a decision here. Mr. Angus, you may move your amendment, and we are going to dispose of it in one way or the other. Then we are going to get on to Mr. Forrestall's amendment.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, which amendment?

**The Chairman:** Pardon me. The clerk has reminded me too. This is what happens in the wee hours. I started at 5.00 a.m. from Nova Scotia. Everything is under control.

Mr. Forrestall, your amendment is on the board in the room, and I would like comments from members on it. Mr. Belsher has indicated . . . My ruling will be that if we dispose of Mr. Forrestall's amendment, that in effect takes care of yours.

**Mr. Angus:** It makes the decision.

**The Chairman:** If you could get some subamendments to Mr. Forrestall's amendment as we discuss these things, to try to incorporate some pieces of your amendment into it as a subamendment, I will consider that.

But there is no doubt and no fooling around. Mr. Forrestall, your amendment is on the floor. I think you have explained it. It is before the committee and Mr. Belsher wants to comment.

• 2045

**Mr. Belsher:** I feel that in the amendment Mr. Forrestall has brought to us it is again re-emphasizing that in the opinion of the medical practitioner or the optometrist, where they feel that what they now find possibly has an effect on a person's safeness, I believe it is paramount that the patient has let the physician or the attendant know that their holding of a licence and that . . .

I feel that in drawing up this aeronautical act that is before us right now, we have every right to expect that all the people who are players in air safety have a responsibility. I believe it is put in it not only to the licensee, but it is also to the people who are in a position to adjudicate whether or not in their opinion they affect air safety. I believe that is what this answers. I like what I see here in this amendment that Mr. Forrestall has proposed to us.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Belsher. Mr. Hardey.

**Mr. Hardey:** Mr. Chairman, I was not sure we were actually on this amendment, but obviously we are. I do want to present the point that I brought up in previous committee meetings—

*[Translation]*

devront tenir compte de ce que le Comité aura, dans sa sagesse, décidé sur ce qui doit apparaître dans ce projet de loi.

**Le président:** Je présume que les règlements seraient formulés après consultation avec tous les intéressés.

**M. Sinclair:** C'est exact, monsieur le président.

**Le président:** Nous allons prendre une décision. M. Angus, vous pouvez proposer votre amendement et nous allons en disposer d'une façon ou d'une autre. Ensuite nous passerons à celui de M. Forrestall.

**M. Angus:** Quel amendement, monsieur le président?

**Le président:** Qu'est-ce que vous dites? Le greffier me l'a rappelé également. C'est ce qui arrive aux petites heures. J'ai quitté la Nouvelle-Écosse à cinq heures ce matin. Tout est en ordre.

Monsieur Forrestall, votre amendement est à l'étude, et j'aimerais entendre les commentaires des membres à ce sujet. M. Belsher a indiqué . . . Ma décision est que, si nous disposons de l'amendement de M. Forrestall, le sort du vôtre sera réglé par le fait même.

**M. Angus:** C'est ce qui fera décision.

**Le président:** Si au cours de la discussion, vous pouvez présenter des sous-amendements à l'amendement de M. Forrestall afin d'essayer d'y incorporer certains éléments de votre amendement, j'envisagerai cette possibilité.

Mais il n'y a aucun doute, et il n'y a pas à y revenir, monsieur Forrestall, c'est votre amendement qui est à l'étude. Je pense que vous avez déjà donné des explications. Le Comité en est saisi, et M. Belsher veut commenter.

**M. Belsher:** Selon moi, l'amendement soumis par M. Forrestall remet en valeur l'opinion du médecin ou de l'optométriste, leur conviction que l'état de santé de l'intéressé est susceptible de constituer un risque; dès lors, à mon sens, il est de la plus grande importance que le patient informe le médecin qu'il est titulaire d'un document d'aviation et que . . .

En rédigeant la Loi sur l'aéronautique, dont nous sommes saisis présentement, nous avons le droit absolu de nous attendre à ce que tous ceux qui ont un rôle à jouer dans le domaine de la sécurité aérienne assument leur responsabilité. A mon avis, le titulaire de la licence n'est pas seul responsable, il y a également ceux qui sont en mesure de déterminer si, à leur avis, l'état de santé de l'intéressé constitue un risque pour la sécurité aérienne. Je pense que c'est à cela que répond l'amendement de M. Forrestall, et j'en suis particulièrement satisfait.

**Le président:** Merci, monsieur Belsher. Monsieur Hardey.

**M. Hardey:** Monsieur le président, je ne savais pas si nous en étions à cet amendement, mais c'est évidemment le cas. Je vais soulever un point que j'ai déjà soulevé lors des réunions précédentes du Comité—l'aspect psychologique de la commu-

[*Texte*]

the psychological aspect of giving this information, or withholding information. We will use a pilot as an example.

A point I want to make is first of all that we certainly have the public interest to consider here. That is the first and the very bottom line that we are trying to consider—the protection of innocent people who are riding in these planes, that their lives are protected.

The psychological aspect is this: When a pilot decides to become a pilot he understands his responsibility; it is not hard for him to accept this. Again, I am talking about the psychological aspect. He knows he should be co-operating and that if anything ever happened in the future that would be detrimental to his occupation and those surrounding him, I think he would freely give this information.

The problem comes after the fact, when he receives the information from his physician; then he is in a dangerous situation, and anything might happen to him at any given time. He again feels good, and it is human nature not to want to even believe it himself. This is the point I want to make. He does not really believe it, so he can rationalize very easily that he should not have to give that information, because he really does not think it is true. It is human nature to want to live as long as possible, and we see these situations happening all the time, other than when you are holding a licence such as this.

I think all we are asking at this particular time is for the persons involved to give that information freely ahead of time, so that when the physicians make that assessment they are not going to have any legal ramifications on divulging that information to DOT—or, in the particular the way this amendment reads, to the medical adviser designated by the Minister.

The last point is already covered in the amendment as well, further legal ramifications back to the physicians, which I think usually come by way of provincial laws—that he in fact could be held liable and be sued by that particular individual. It is also covered in the amendment. So the whole picture is covered completely, and I certainly see no reason why we should have any problem with this particular amendment. I certainly support it.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hardey. Do any other members want to comment? Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I want to run through a couple of questions if I may. In the change made by Mr. Forrestall, instead of informing the Minister, to inform a medical adviser... Is a medical adviser different from a medical practitioner? Or are they the same?

• 2050

**Mr. Forrestall:** I would say a medical adviser, in this sense, Mr. Angus, I think would be the designated medical adviser under the Aeronautics Act, for purposes of the air administration.

**Mr. Angus:** But you are not sure.

[*Traduction*]

nication ou de la non-communication des renseignements. Prenons l'exemple d'un pilote.

D'abord et avant tout, nous devons tenir compte de l'intérêt public. Notre première préoccupation est d'abord la protection de la vie des innocents qui utilisent l'avion.

Or, lorsqu'un pilote a choisi cette profession, il comprend ses responsabilités, il les accepte aisément. Encore une fois, je parle de l'aspect psychologique. Il sait qu'il doit coopérer et que, si à l'avenir quelque chose se produisait qui nuise à sa profession et à son entourage, il ne devrait pas hésiter à le révéler.

Le problème, c'est lorsque son médecin l'avertit qu'il est en danger et que tout peut lui arriver à n'importe quel moment. Je le répète, il se sent bien, et il est tout à fait humain de refuser de croire une chose pareille. Voilà où je veux en venir. En fait il ne croit pas vraiment ce que dit le médecin, il peut donc facilement trouver un tas de bonnes raisons pour ne pas fournir ce renseignement, car il ne croit pas réellement que ce soit vrai. Il est tout à fait humain de vouloir vivre le plus longtemps possible, et nous voyons régulièrement cela avec des gens qui ne sont pas titulaires d'une licence de ce genre.

Ce que nous demandons, c'est que les intéressés donnent librement cette information avant le moment requis, pour que, lorsque les médecins font l'évaluation, la divulgation de ce renseignement au MOT—ou au conseiller médical désigné par le ministre, selon le libellé de cet amendement—n'ait pas de conséquences juridiques.

Le dernier point est également compris dans l'amendement; il s'agit des conséquences juridiques pour le médecin, ce qui habituellement se fait par le truchement des lois provinciales, puisqu'il pourrait être tenu responsable et poursuivi par l'intéressé. Cela est également compris dans l'amendement. Donc l'amendement est très complet et je ne vois aucune raison pour ne pas l'accepter. Je l'appuie certainement.

**Le président:** Merci, monsieur Hardey. Y a-t-il d'autres commentaires? Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Si vous le permettez, j'ai quelques questions à poser. Dans la modification proposée par M. Forrestall, au lieu de faire part de la chose au ministre, on en fait part à un conseiller médical... Y a-t-il une différence entre un conseiller médical et un médecin, ou est-ce la même chose?

**M. Forrestall:** Par conseiller médical, monsieur Angus, il faut entendre le conseiller médical désigné en vertu de la Loi sur l'aéronautique aux fins de l'administration aérienne.

**M. Angus:** Mais vous n'en êtes pas sûr.

## [Text]

**Mr. Forrestall:** The medical adviser in every instance will be a medical doctor. He is a National Health and Welfare doctor. He is employed directly by the Department of National Health and Welfare for purposes of the administration of the regulations of the act. He is a designated person, but is in the direct employee of the Department of National Health and Welfare.

**Mr. Angus:** Okay.

With regard to your proposed new subsection (4), I wonder if the wording does not actually take us farther than we intended to go. It seems that it is almost to the point or maybe at the point where he or she would be immune to a malpractice suit, given the degree of the wording.

**Some hon. members:** No, no.

**The Chairman:** No, no.

We are going to get this down to a vote, Mr. Angus. Mr. Forrestall can handle himself, but you know too, it is in compliance with this section. We are not talking about malpractice, we are not talking about other things, in terms of a doctor-patient relationship. The wording is very clear that it is in compliance with the section.

Continue your questions, but keep them relevant and factual.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, you may not have thought that it was germane to that clause in the bill before us, but I thought it was, in terms of a suit arising out of an opinion given to the Department of Transport that may have cost that individual his livelihood.

**The Chairman:** You used the word "malpractice" and I cannot even see the beginning of malpractice in subsection (4) of the amendment. That is all I am saying. I think Mr. Forrestall can though.

**Mr. Forrestall:** I think the ultimate decision is made by the medical examiner. There is no question in the statute. That decision is subject to the new provisions that establish a tribunal for review. Your very direct question: Of course, nobody is safe from the other charge that you allude to.

**Mr. Angus:** This subsection would not prevent it.

**Mr. Forrestall:** No, it could not prevent it.

**Mr. Angus:** The other aspect of the subsection itself is something we heard in main arguments, particularly from the pilots. It is to get away from doctors forming or reporting an opinion, as opposed to the reporting of a medical condition. And yet in 5.5(1) the inference is opinion:

... in his opinion the patient has a medical or optometric condition

It says "optometric". Maybe it is a spelling mistake.

**Mr. Forrestall:** I think, Mr. Chairman, in the first instance, of course it is an opinion. No scientist or medical practitioner would ever give other than an opinion. But it is that opinion on which one must make a judgment. The second instance is what I think we are discussing. It is a process or a procedure that follows, I believe, Mr. Angus, once that designated

## [Translation]

**M. Forrestall:** Dans chaque cas, le conseiller médical sera un médecin, un médecin du ministère de la Santé et du Bien-être social, qui travaille directement pour le ministère à l'application des règlements afférents à la loi. Il est désigné, mais il travaille directement pour le ministère de la Santé et du Bien-être social.

**M. Angus:** Très bien.

Quant à votre nouvel alinéa proposé (4), je me demande si le libellé ne dépasse pas en fait notre intention. D'après ce libellé, il semble que la personne serait à l'abri de toute poursuite pour faute professionnelle.

**Des voix:** Non, non.

**Le président:** Non, non.

Nous allons passer au vote, monsieur Angus. M. Forrestall peut se défendre, mais vous savez également que cette disposition concerne cet article. Nous ne parlons pas de faute professionnelle, mais de la relation médecin-patient. Il est très clair que c'est en conformité avec l'article.

Continuez vos questions, mais tenez-vous en aux faits.

**M. Angus:** Monsieur le président, vous pensez peut-être que cela n'a rien à voir avec l'article du projet de loi à l'étude, mais je pensais à une poursuite intentée par quelqu'un qui aurait perdu son travail à la suite de l'opinion donnée au ministère des Transports.

**Le président:** Vous avez parlé de «faute professionnelle», et je ne peux pas voir l'ombre d'une faute professionnelle dans l'alinéa (4) de l'amendement. C'est tout ce que je dis. Je pense que M. Forrestall peut vous répondre.

**M. Forrestall:** Je pense que la décision finale est prise par le médecin. C'est très clair dans la loi. Cette décision est sujette aux nouvelles dispositions prévoyant un tribunal de révision. Pour répondre directement à votre question, évidemment, personne n'est à l'abri de l'autre accusation dont vous parlez.

**M. Angus:** Cet alinéa ne l'empêchera pas.

**M. Forrestall:** Non.

**M. Angus:** L'autre aspect de l'alinéa revient souvent dans les discussions avec les pilotes. En fait, il s'agit de demander au médecin de faire rapport d'un état médical, au lieu de donner une opinion. Toutefois, à l'alinéa 5.5(1), on parle d'opinion:

... médical et optométrique doit, s'il estime que l'état de l'intéressé...

Dans la version anglaise, on lit «*optometric*». C'est peut-être une erreur de frappe.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, dans le premier cas, c'est bien sûr une opinion. Aucun scientifique ou médecin ne fournira jamais rien d'autre qu'une opinion. Mais c'est une opinion sur laquelle on doit porter un jugement. Dans le deuxième cas, et c'est de cela dont nous discutons, il y a une démarche, entreprise une fois que le conseiller médical désigné

[Texte]

medical practitioner has made an opinion. It is the process and procedure that follows the action he takes as a result of his opinion, which is quite different from the opinion that he must form.

Without getting into it too deeply, I think you would appreciate that very few people will do other than give an opinion. I think society generally lends credence to that opinion, based upon their knowledge of that individual's expertise in the area in which he is rendering an opinion.

• 2055

**Mr. Angus:** One more, Mr. Chairman, if I may, and it is back to the whole question of mandatory reporting, but I think there is a mechanism we could look at that might meet some of our concerns if the reporting function was one where the general practitioner was to advise the Department of Transport medical advisers that there was a need for some additional medical testing by the DOT examiner as opposed to the forwarding of an opinion. Given the other discussions we have had, is that mechanism already in your proposal or in the regulations?

**Mr. Forrestall:** I think that is precisely what it is. I think, Mr. Chairman, if I may respond to Mr. Angus . . .

**The Chairman:** Please.

**Mr. Forrestall:** —that is precisely what it is. An individual in his professional judgment forms an opinion. That opinion he deems to direct him into a process that we are requiring in the bill in front of us. Then it is up to the designated medical practitioner to review the evidence that has come to his attention and then to form an opinion. I think the point I am making is that that is the normal process and the procedure. We are just simply, I hope, injecting an intermediary safeguard.

**The Chairman:** Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Sinclair a question.

This morning one of the pilots who came before us said that perhaps, the way the bill was originally worded, pilots would think they would have to go to England or France to get a medical to bypass the legislation—the way it was proposed. Do you think that with the amendment that is brought forth by Mr. Forrestall this will eliminate the fear or anxiety in pilots with the new amendment?

**Mr. Sinclair:** I cannot project myself into the mind of a pilot who would, against all his professionalism, adopt a devious attitude in order to circumvent his obligation.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Do you think, Mr. Sinclair, that with this amendment it will make it easier for the pilots to present themselves to their physician?

**Mr. Sinclair:** I think this amendment will make it as easy as it can possibly be made for a pilot to present himself to a physician under the auspices of a mandatory reporting program.

[Traduction]

s'est fait une opinion. C'est une démarche, en fait une série de démarches, qu'il faut distinguer de l'opinion formée, mais qui en découlent.

Sans pousser la chose trop loin, je pense que vous comprendrez que très peu de gens s'aventureront à donner plus qu'une opinion. Je pense que la société, en général, accorde crédit à cette opinion, en se fondant sur la compétence de la personne dans ce domaine.

**M. Angus:** Une autre question, si vous le permettez, monsieur le président, sur l'obligation de faire rapport. Une solution pourrait répondre à nos préoccupations. Il s'agirait pour le médecin généraliste d'informer les conseillers médicaux du ministère des Transports qu'un examen médical complémentaire s'impose. Cette solution est-elle abordée dans votre proposition ou dans les règlements?

**M. Forrestall:** C'est précisément ce dont il s'agit, monsieur le président, si vous me permettez de répondre à M. Angus . . .

**Le président:** Je vous en prie.

**M. Forrestall:** . . . c'est précisément ce dont il s'agit. Une personne se forme une opinion basée sur son jugement professionnel. Cette opinion l'amène à faire une démarche que nous rendons obligatoire dans ce projet de loi. Ensuite c'est au conseiller médical désigné d'examiner les faits soumis à son attention et de se former une opinion. Il s'agit de démarches tout à fait normales. Tout ce que nous faisons, c'est d'ajouter une garantie supplémentaire.

**Le président:** Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Sinclair.

Selon l'un des pilotes qui a comparu ce matin, le texte initial du projet de loi amenait les pilotes à penser qu'ils devraient subir un examen médical en Angleterre ou en France pour contourner la loi. Croyez-vous que l'amendement présenté par M. Forrestall apaisera cette crainte des pilotes?

**M. Sinclair:** Il m'est difficile d'imaginer qu'un pilote pourrait recourir à ces artifices pour se soustraire à ces obligations professionnelles.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur Sinclair, croyez-vous que, grâce à cet amendement, les pilotes se présenteront plus facilement à l'examen médical?

**M. Sinclair:** À mon sens, s'il est obligatoire de faire rapport, cet amendement rendra les choses aussi faciles que possible aux pilotes.

[Text]

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, sir.

**The Chairman:** Gentlemen, I feel we have deliberated long enough on this proposed section. We are never going to be able to answer all questions. If we get pilots who are going to ignore this amendment, the previous bill, Mr. Angus's projected potential amendment, then we are in a very bad situation. But they themselves said you cannot cover all situations. We know we cannot cover all situations in the bill. There is a question of mandatory retirement or doctor-patient confidentiality. I think this committee is ready to make a decision on Mr. Forrestall's amendment.

Mr. Angus, do you have a question?—because I am going to ...

**Mr. Angus:** I have a final comment to make, Mr. Chairman. Just for the record, I will be voting against the amendment based on a matter of principle.

**The Chairman:** Good. I have heard the discussion on the amendment of Mr. Forrestall, and members have it before them. There has been comment and discussion. Are we ready for the question?

Amendment agreed to

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, before we dispose of it, I asked to intervene before you did on whether or not Mr. Angus is satisfied with respect to ...

• 2100

**The Chairman:** No, Mr. Angus is not satisfied, because there are two different points of view here. Mr. Angus has an amendment that is out of order because your amendment was carried. Yours is on mandatory retirement; his is on the patient-confidentiality relationship. So let us keep going.

**Mr. Forrestall:** You are like an old woman.

**The Chairman:** Are there any other amendments, please?

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, it is not mandatory retirement.

**The Chairman:** Mandatory reporting; which sometimes might lead, I suppose, to mandatory retirement. We should not get into that.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, perhaps in consultation with Mr. Angus, the next amendment that I have is on lines 4 and 5 on page 45. He has one before that. Perhaps, then, I would defer to Mr. Angus.

**Mr. Angus:** A question first, Mr. Chairman. On page 25, 5.5(4) is the proposed paragraph that deals with provincial law. I am wondering if Mr. Forrestall or Mr. Sinclair can comment on the suggestion that the retention of that proposed paragraph risks the frustration of the entire plan by a provincial government.

**The Chairman:** As I read the amendment that has been carried, you are talking about (4) in the amendment.

[Translation]

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur.

**Le président:** Messieurs, je pense que nous avons suffisamment examiné de cet article proposé. Nous ne pourrions jamais répondre à toutes vos questions. Si des pilotes ignorent cet amendement, la proposition d'amendement de M. Angus, alors nous sommes dans de mauvais draps. Mais eux-mêmes ont reconnu qu'on ne peut pas prévoir tous les cas possibles. Nous savons qu'une loi ne le peut pas. Nous touchons ici à la retraite obligatoire et au caractère confidentiel de la relation médecin-patient. Je pense que le Comité est prêt à prendre une décision sur l'amendement de M. Forrestall.

Monsieur Angus, est-ce que vous avez une question?—car je vais ...

**M. Angus:** Monsieur le président, j'aurais un dernier commentaire simplement pour les fins du compte rendu. Je voterai contre l'amendement pour une question de principe.

**Le président:** Bien. J'ai entendu la discussion sur l'amendement de M. Forrestall que les membres ont en main. Il y a eu des commentaires et discussions. Êtes-vous prêts pour le vote?

Amendement adopté

**M. Forrestall:** Monsieur le président, avant de passer à autre chose, j'ai demandé d'intervenir auparavant pour savoir si M. Angus est satisfait ou non relativement à ...

**Le président:** Non, M. Angus n'est pas satisfait parce qu'il y a deux différents points de vue en cause. M. Angus présente un amendement qui n'est pas acceptable parce que votre amendement a été adopté. Le vôtre porte sur la retraite obligatoire; le sien porte sur le caractère confidentiel de la relation médecin-patient. Poursuivons donc.

**M. Forrestall:** Vous ressemblez à une vieille femme.

**Le président:** Y a-t-il d'autres amendements, s'il vous plaît?

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, ce n'est pas une question de retraite obligatoire.

**Le président:** Oui, c'est l'obligation de faire rapport; je présume que dans certains cas cela pourrait amener à la retraite obligatoire. Ne nous avançons pas dans cette discussion.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, en consultation avec M. Angus, le prochain amendement que je voudrais proposer porte sur la ligne 4, de la page 45. Il en présentera un autre auparavant. Je cède donc la parole à M. Angus.

**M. Angus:** Monsieur le président, je voudrais d'abord poser une question. À la page 25, l'article 5.5(4) porte sur la loi provinciale. M. Forrestall ou M. Sinclair pourrait-il nous dire ce qu'il pense de l'affirmation selon laquelle si l'on retenait cet alinéa, on risquerait de voir un gouvernement provincial refuser le plan dans son ensemble.

**Le président:** Si j'ai bien lu l'amendement qui a été adopté, vous parlez de l'alinéa (4) de l'amendement.

[Texte]

**Mr. Angus:** No, it is outside the amendment, in my understanding.

**The Chairman:** No, it is not. It is part of it; and it has been carried.

**Mr. Angus:** I am sorry, Mr. Chairman. My apologies.

**The Chairman:** Let us continue to move.

Mr. Forrestall, you have an amendment on page 45.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, again, with clause 1 at page 45, I move that clause 1 of Bill C-36 be amended by striking out lines 4 and 5 on page 45 and substituting the following:

Part if the person exercised all due diligence to prevent the contravention.

**The Chairman:** This is as a result of one of the briefs. I remember that. I am not sure just what brief it was. COPA.

Mr. Forrestall's amendment is, I gather, to meet the objection and the recommendation of COPA, in the COPA brief at page 8. The recommendation was made to enable owners and renters of aircraft who lease aircraft to third parties to be absolved of blame for any action that might arise from the flying operation of the aircraft. Is that the thrust and the purpose of the amendment?

**Mr. Forrestall:** Yes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** This does follow the suggestion of COPA.

**Mr. Forrestall:** Not just COPA, Mr. Chairman.

**The Chairman:** As an old legal draftsman, I think the language leaves much to be desired. It is almost a dangling participle at the end of the proposed subsection.

**Mr. Forrestall:** Pick up the bill and read it. I hope you will find it is not a dangling participle.

**The Chairman:** It is in direct reference to COPA and others. Would you explain the purpose of it, Mr. Forrestall or Mr. Sinclair, as to what it is supposed to do? By itself, the wording is most interesting. It does not make much English.

• 2105

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I think you explained it yourself. We are looking at a statutory offence which most of us can feel comfortable and can live with, and I thought you had explained it even better than I could.

**The Chairman:** No, that is not possible, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** It is a recommendation made by . . .

**The Chairman:** COPA.

[Traduction]

**M. Angus:** Non, sauf erreur cela ne fait pas partie de l'amendement.

**Le président:** Non, il en fait bien partie; cet amendement a été adopté.

**M. Angus:** Je suis désolé, monsieur le président. Je m'excuse.

**Le président:** Poursuivons.

Monsieur Forrestall, vous voulez proposer un amendement à la page 45.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je propose que l'article 1 du projet de loi C-36 soit modifié par substitution, à la ligne 4, page 45, de ce qui suit:

Les mesures nécessaires pour s'y confor- . . .

**Le président:** Cet amendement fait suite à l'un des mémoires. Je m'en souviens. Je ne suis pas certain du groupe qui l'a présenté. Je pense que c'est la COPA.

Sauf erreur, l'amendement de M. Forrestall tient compte de l'objection et de la recommandation de la COPA, présentées dans le mémoire de cet organisme à la page 8. La recommandation visait à permettre aux propriétaires et aux locataires d'avion qui louent un appareil à une tierce partie d'être absous du blâme pour toute action survenant pendant le fonctionnement de l'avion en vol. C'est bien là l'essentiel de cet amendement?

**M. Forrestall:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Cela est conforme à la proposition de la COPA.

**M. Forrestall:** Pas seulement de la COPA, monsieur le président.

**Le président:** À titre de rédacteur législatif d'expérience, je pense que le libellé laisse à désirer. Il y a un participe complètement égaré à la fin de la phrase.

**M. Forrestall:** Reprenez la loi et lisez. Vous verrez que ce n'est pas le cas.

**Le président:** Cela est directement lié aux propositions de la COPA et à d'autres. Pourriez-vous expliquer l'objectif de cet amendement, monsieur Forrestall, ou monsieur Sinclair? En lui-même, le libellé est très intéressant. Ce n'est pas du très bon anglais.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je pense que vous avez donné vous-même l'explication. Nous parlons ici d'un délit que la plupart d'entre nous peuvent accepter, et je pense que vous avez donné une meilleure explication que je n'aurais pu le faire.

**Le président:** Non, ce n'est pas possible, monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Il s'agit d'une recommandation faite par . . .

**Le président:** La COPA.

[Text]

**Mr. Forrestall:** —at least two of the witnesses in front of us.

**The Chairman:** Was it not also to conform to the air regulations under air regulation 817 or something? The suggestion was to blend with the regulations, was it not?

**Mr. Forrestall:** It does with regulation and follows from regulation but has to do with the protection, that form of protection in law that we understand in the normal course of the exercise of due diligence. At some point, judgment must be exercised as to whether or not due diligence, due care, due respect for not just law and regulation but other aspects of the aviation, and not only aviation, but to conform generally with what we understand in society to be the exercise of due diligence . . . There was a concern expressed, if I am correct—Mr. Sinclair can elaborate more explicitly—and I think it was raised certainly by COPA. It is a question that has dogged the bill itself for some two or three years, and it is simply to accommodate due diligence, as we understand it as a society.

**The Chairman:** It has been moved. The amendment is before us. Is there any further comment?

As an old draftsman, I do not like the wording. I like reasonable steps, but I am not going to get involved in this thing. I think the wording is more convoluted than it was initially. I really think the draftsmen had better go back to law school, with respect, but that is just a personal . . .

**Mr. Forrestall:** With all due respect, Mr. Chairman, where contravention of a law occurs, it may occur from time to time as a result of factors outside the direct control of individuals. I think this is where due diligence in our society comes into play, and it was to protect against that. I think we had two or three good examples of where this could happen. Perhaps Mr. Sinclair might care to elaborate.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, you may recall that in ATAC's presentation, particularly, they asked if we would not go back and use the time-honoured language that was in the previous existing regulation 817 because they were used to that wording; they understood it. Our attempts to improve the wording only served perhaps to further confuse the issue. They asked us to go back to the old wording, and we are just complying with their request.

**The Chairman:** Thank you very much. I knew there was something about an air regulation . . .

**Mr. Forrestall:** If you look at where it is properly inserted, you will find there is not a dangling participle.

**The Chairman:** There is certainly not a dangling participle. I was getting a little expansive. I know what a dangling participle is; this is not it. I like the wording, but I remember they did say to put it back to regulation 817. Therefore, it makes them

[Translation]

**M. Forrestall:** . . . au moins deux des témoins que nous avons entendus.

**Le président:** Ne s'agissait-il pas également d'assurer la conformité au règlement de l'aéronautique n° 817, ou quelque chose de ce genre? La proposition des témoins était d'assurer la conformité aux règlements, n'est-ce pas?

**M. Forrestall:** Cet amendement a affaire avec la réglementation, mais il porte sur la protection qu'en droit nous considérons comme normale dans l'exercice de la diligence. À un moment donné, il faut juger si l'on a fait preuve de prudence et de respect non seulement pour la loi et les règlements mais également pour les autres aspects de l'aviation, et pas seulement pour l'aviation mais également pour se conformer généralement à ce que nous concevons être en société l'exercice de la diligence . . . Sauf erreur, et M. Sinclair pourra expliciter, on a soulevé cette préoccupation, certainement du côté de la COPA. C'est une question qui a fait problème dans le projet de loi depuis deux ou treize ans, et l'amendement ne vise qu'à assurer la diligence, telle que nous l'entendons dans notre société.

**Le président:** L'amendement a été proposé. Y a-t-il d'autres observations?

En ma qualité de rédacteur juridique d'expérience, je n'aime pas le libellé. J'aime bien qu'on parle des mesures nécessaires, mais je ne m'aventure pas sur ce terrain. Je pense que le libellé est plus complexe qu'au départ. À mon avis, le rédacteur devrait retourner à l'école de droit, mais ce n'est qu'une opinion personnelle . . .

**M. Forrestall:** En toute déférence, monsieur le président, lorsqu'il y a une contravention à la loi, cela peut dépendre à l'occasion de circonstances sur lesquelles les personnes en cause n'ont aucun contrôle direct. À mon avis c'est là que le concept de mesures raisonnables entre en jeu, et mon amendement portait sur cette question. Je pense qu'on a eu deux ou trois bons exemples où une telle chose pourrait se produire. M. Sinclair pourrait peut-être élaborer.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, vous vous rappellerez peut-être que dans sa présentation, l'ACTA particulièrement demandait qu'on revienne au libellé bien établi du règlement 817 précédent, car on a l'habitude de ce libellé; on le comprend bien. Nos tentatives pour améliorer le libellé n'ont peut-être servi qu'à embrouiller les choses. On nous a demandé de revenir au libellé précédent, et nous ne faisons qu'acquiescer à cette demande.

**Le président:** Merci beaucoup. Je savais que cela avait un lien avec les règlements sur l'aéronautique . . .

**M. Forrestall:** Si vous regardez comment l'amendement proposé s'insère dans la phrase, vous verrez qu'il n'y a pas de participe égaré.

**Le président:** Vous avez tout à fait raison. J'ai exagéré un peu. Je sais ce qu'est un participe égaré, ce n'est pas cela. J'aime bien ce libellé, mais je me rappelle qu'ils ont voulu revenir au règlement 817. Ils se sentent plus à l'aise; je

[Texte]

feel more comfortable; it is more recognizable, I gather, within the aviation world.

So the amendment is tabled. Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Mr. Sinclair, you do not have any trouble with this. As a layman, I like what was in the bill.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we perhaps would agree with you, Mr. Belsher. However, the industry has told us and this committee that they prefer the language they are used to. I think maybe it is worth while to preserve the language they are comfortable with and not further confuse the issue.

**Mr. Belsher:** Mr. Chairman, is the industry that industry we spoke to today, which is a very small part of the total industry, or is it the broader sense of the industry, when we talk about the 80,000-odd air pilots, not just the 3,000 or 4,000 that . . . ?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we are talking about a very broad segment of the industry. The Air Transport Association of Canada represents all the major and minor carriers in this country and is in fact virtually the industry.

• 2110

**Mr. Belsher:** Okay. Thank you.

**The Chairman:** I thought it was ATC and COPA, but that is from memory.

**Mr. Sinclair:** Both of them.

**The Chairman:** Both of them at least, so it is not a narrow segment of the industry. Are there any further comments or are we ready for the question? Shall the amendment carry?

Amendment agreed to

**The Chairman:** Good.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Yes, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I have one more amendment I would like to move dealing with clause 4. But I wonder whether or not the Chair might now wish to go back and tidy up that which we have done to this point in time, particularly in view of the fact that we have a quorum. Or would you wish to entertain the one further amendment I have?

**The Chairman:** It is to clause 4?

**Mr. Forrestall:** It is to clause 4, page 47.

There is a typographical error, incidentally, Mr. Chairman, on your sheet. It is an amendment which simply deals with "purports to be a copy".

**The Chairman:** Wait a minute. We cannot go to clause 4 that easily, Mr. Forrestall, because I am going to ask if that is the last amendment. It is the last that I am aware of. But Mr.

[Traduction]

présume que ce libellé est plus facilement reconnaissable dans le milieu de l'aviation.

L'amendement est donc déposé. Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Monsieur Sinclair, cela ne vous cause aucun ennui. Comme profane, j'aime ce qu'on voit dans le projet de loi.

**M. Sinclair:** Nous serions peut-être d'accord avec vous, monsieur Belsher. Cependant, les représentants de ce secteur d'activités ont dit aux membres du Comité qu'ils préfèrent le libellé auquel ils sont habitués. A mon avis il vaut peut-être la peine de conserver le libellé qui leur plaît et d'éviter ainsi d'embrouiller l'affaire.

**M. Belsher:** Monsieur le président, lorsqu'on parle des représentants de ce secteur, s'agit-il des gens avec qui nous avons discuté aujourd'hui, qui en représentent une très petite partie, ou s'agit-il plutôt de représentants de l'ensemble, c'est-à-dire d'environ 80,000 pilotes, et non seulement les 3,000 ou 4,000 qui . . . ?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous parlons ici d'un groupe très représentatif de ce secteur. L'Association canadienne des transporteurs aériens représente tous les grands et petits transporteurs du pays, et de fait presque tout ce secteur d'activité.

**M. Belsher:** D'accord. Je vous remercie.

**Le président:** Je croyais que la suggestion avait été faite par l'ACTA et la COPA, mais je parlais de mémoire.

**M. Sinclair:** Les deux l'ont proposée.

**Le président:** Au moins ces deux organismes l'ont faite, et il ne s'agit donc pas d'un groupe limité. Y a-t-il d'autres observations? Au vote? L'amendement est-il adopté?

L'amendement est adopté

**Le président:** C'est bien.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Allez-y, monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Je voudrais présenter un autre amendement à l'article 4. Cependant je me demande si le président ne voudra pas plutôt revenir en arrière et mettre en ordre ce que nous avons fait jusqu'à maintenant, particulièrement puisque nous avons le quorum. Ou êtes-vous disposé à recevoir un autre amendement que je proposerai?

**Le président:** Porte-t-il sur l'article 4?

**M. Forrestall:** Article 4, page 47.

Au fait, il y a une erreur de typographie sur votre feuille, monsieur le président. L'amendement ne porte que sur la question de «l'authenticité de l'original».

**Le président:** Un instant. Nous ne pouvons pas passer aussi rapidement à l'article 4, monsieur Forrestall, parce que j'avais demandé d'abord s'il y a un dernier amendement. C'est le dernier à ma connaissance. Mais M. Angus voudrait peut-être

## [Text]

Angus may have one. We will get to clause 4 by asking if clause 1 as amended carries, and then we will get to clause 4.

Mr. Angus, do you have . . . ?

**Mr. Angus:** Mine is later than his.

**The Chairman:** Okay. We will deal with Mr. Forrestall, then.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, could I move that clause 4 be amended by striking out . . .

**The Chairman:** No, no. You can do that in a minute, but you cannot right now because we are still on clause 1.

For the benefit of all members, as a reminder, clause 1 has 47 pages. When we get through clause 1 we have gone a long way through this bill. Now, we are still on clause 1. Are there any further amendments to clause 1? I do not see any.

I am going to ask the committee to take this gigantic step forward, historic and memorable. Shall clause 1 as amended carry?

Clause 1 as amended agreed to

Clauses 2 and 3 agreed to

On clause 4

**The Chairman:** Now we are on clause 4, page 47. Now, Mr. Forrestall, any amendments to clause 4 will be considered by the Chair.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, may I move an amendment to clause 4 that Bill C-36 be amended in clause 4 by striking out line 43 on page 47 and substituting the following:

. . . purports to be a copy . . .

**The Chairman:** So, in effect . . .

**Mr. Forrestall:** Yes of course, Mr. Chairman, it is redundant. I think if you just look at it you will see it is a technical amendment. If it purports to be a copy, the contents of it . . .

**The Chairman:** I must say, Mr. Forrestall, I do not quite understand. Is it . . .

**Mr. Forrestall:** It is a deletion of three words that were brought to our attention by CALPA and I gather others.

**The Chairman:** If there is contents to a copy then you really do not need to mention the contents of it, do you?

**Mr. Forrestall:** That is right. It was a point raised by CALPA; they wondered why we had it. It appears to be redundant and we are prepared to remove it.

**The Chairman:** CALPA has not forgotten about flight time, I must say. They had better look at some of their other suggestions. I do not really . . .

## [Translation]

en présenter un autre. Nous arriverons à l'article 4 après avoir demandé si l'article 1 dans sa version amendée est adopté, puis nous passerons à l'article 4.

Monsieur Angus, voulez-vous . . . ?

**M. Angus:** Mon amendement porte sur un article subséquent.

**Le président:** D'accord. Passons donc à l'amendement de M. Forrestall.

**M. Forrestall:** Je propose que l'article 4 soit modifié par substitution . . .

**Le président:** Non. Vous pourrez faire cela dans un instant, mais vous ne pouvez y aller maintenant parce que nous en sommes encore à l'étude de l'article 1.

Je rappelle à tous les membres que l'article 1 compte 47 pages. Quand nous aurons terminé l'étude de cet article, nous aurons déjà fait beaucoup de progrès. Pour l'instant nous en sommes toujours à l'article 1. Y a-t-il d'autres amendements à l'article 1? Je n'en connais aucun.

Je vais maintenant demander au Comité de faire ce grand pas en avant, un événement historique et mémorable. L'article 1 dans sa version amendée est-il adopté?

L'article 1 dans sa version amendée est adopté

Les articles 2 et 3 sont adoptés

Article 4

**Le président:** Nous en sommes maintenant à l'article 4, page 47. Monsieur Forrestall, je suis maintenant disposé à entendre les amendements à l'article 4.

**M. Forrestall:** Je propose que l'article 4 du projet de loi C-36 soit modifié par substitution, aux lignes 1 et 2, page 48, de ce qui suit:

(a) de l'authenticité de l'original;

**Le président:** Alors de fait . . .

**M. Forrestall:** Evidemment, c'est redondant. Vous constaterez rapidement qu'il ne s'agit que d'un amendement de forme. Si le document en question est censé être une copie, son contenu . . .

**Le président:** Monsieur Forrestall, je dois avouer que je ne comprends pas tout à fait. S'agit-il . . .

**M. Forrestall:** Il s'agit d'éliminer trois mots qui ont été portés à notre attention par l'ACPL et d'autres groupes, je crois.

**Le président:** Si le document qui est une copie fait foi, alors il n'est pas vraiment nécessaire de mentionner ce qu'il contient, n'est-ce pas?

**M. Forrestall:** C'est juste. La question a été soulevée par les représentants de l'ACPL, qui s'interrogeaient sur la raison d'être de cette disposition. Il semble qu'il y ait redondance, et nous sommes disposés à corriger la situation.

**Le président:** L'ACPL n'a certainement pas oublié la question du temps de vol. Il serait mieux de tenir compte d'autres suggestions. Je ne saurais vraiment . . .

[Texte]

**Mr. Forrestall:** They want to do something about it.

**The Chairman:** You are not really pursuing this, are you, Mr. Forrestall?

**Mr. Forrestall:** No. I put forward an amendment and I ask that it be dealt with.

**The Chairman:** Because the other is redundant, okay. Yes. Shall the amendment carry?

Amendment agreed to

Clause 4 as amended agreed to

• 2115

**The Chairman:** Any amendments to clause 5?

Mr. Angus.

**Mr. Angus:** I think it is . . .

**The Chairman:** Do we have copies?

**Mr. Angus:** Yes, I believe you do.

I move that Bill C-36 be amended in clause 8 by adding immediately after the words "first occurs", where they appear at line 26, the following words:

but any such suspension or revocation . . .

**The Vice-Chairman:** Mr. Angus, I believe your amendment involves clause 8, and we are on clause 5.

Clauses 5 to 7 inclusive agreed to

On clause 8—*Continuation of certain regulations*

**The Vice-Chairman:** Mr. Angus.

**Mr. Angus:** I move that Bill C-36 be amended, at line 26 on page 53, by adding after the words "first occurs" the following:

but any such suspension or revocation of licences or certificates made prior to the coming into effect of this section shall be subject to the review procedure referred to in clause 1, proposed subsection 6.1(6).

**The Vice-Chairman:** Copies were circulated the other day and this afternoon in committee as concerns the other amendments proposed by Mr. Angus. This amendment is to clause 8 on page 53. There were, I believe, four possible amendments distributed.

**Mr. Belsher:** This is dated May 8?

**The Vice-Chairman:** Exactly—May 8, 1985.

Mr. Angus, do you wish to speak to your amendment?

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

Very clearly what this amendment does is allow all of those individuals, who have had a licence or certificate suspended prior to the date when this act is proclaimed, to have access to the appeal procedure.

[Traduction]

**M. Forrestall:** Ils veulent faire quelque chose à ce sujet.

**Le président:** Vous n'êtes pas vraiment sérieux, n'est-ce-pas monsieur Forrestall?

**M. Forrestall:** Non. J'ai présenté un amendement, et je demande que nous passions au vote.

**Le président:** Parce que l'autre est redondant, d'accord. Oui. L'amendement est-il adopté?

L'amendement est adopté

L'article 4 dans sa version amendée est adopté

**Le président:** Quelqu'un propose-t-il un amendement à l'article 5?

Monsieur Angus.

**M. Angus:** Il s'agit de . . .

**Le président:** En avons-nous des copies?

**M. Angus:** Oui, je crois que vous en avez.

Je propose que l'on modifie le projet de loi C-36 à l'article 8, en remplaçant la ligne 24, page 53, par:

par proclamation visée au paragraphe . . .

**Le vice-président:** Monsieur Angus, je crois que votre amendement porte sur l'article 8, et nous en sommes encore à l'article 5.

Les articles 5 à 7 inclusivement sont adoptés

Article 8—*Prolongation de certains règlements*

**Le vice-président:** Monsieur Angus.

**M. Angus:** Je propose que l'on modifie le projet de loi C-36 en remplaçant la ligne 24, page 53, par:

par proclamation visée au paragraphe 10 (1) mais une telle suspension ou révocation survenue avant l'entrée en vigueur du présent article est sujette à la procédure de révision mentionnée à l'article 6.1(6).

**Le vice-président:** Des copies en ont été distribuées l'autre jour et cet après-midi lorsque nous avons abordé les autres amendements proposés par M. Angus. Cet amendement porte sur l'article 8, page 53. Sauf erreur, il y avait quatre amendements possibles.

**M. Belsher:** Le document est daté du 8 mai?

**Le vice-président:** Précisément—le 8 mai 1985.

Monsieur Angus, voulez-vous faire défense votre amendement?

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

Il est très clair que cet amendement permet à toutes les personnes dont le permis ou le certificat aurait été suspendu avant la date de proclamation de cette loi d'avoir accès à la procédure d'appel.

[Text]

I believe strongly that there is a need, because clearly we are putting into effect a tribunal—an appeal process for such things. I think it is fair to give people, who have lost it prior to the coming into effect of this bill, the same rights as those afterwards. It has been suggested that there may be a large influx of such appeals. I think, though, we need to have justice for these people. This proposed act has been around in terms of the proposals since 1979, I gather. At the very least we should go back that far. If the government is not prepared to accept the total concept, let us go back to the day when the whole act was starting to be reviewed and give them the access to the appeal procedure.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus. Is there further discussion? Should we have Mr. Sinclair first, or Mr. Belsher? I saw Mr. Belsher first.

**Mr. Sinclair:** No, go ahead.

**Mr. Belsher:** Iain, are we talking about a floodgate here?

**Mr. Angus:** If I could refer to the in camera session, I gather we were advised by staff that there was a feeling there would be a large number who would want to take advantage of that. I have no personal knowledge as to the numbers we would be dealing with. Perhaps Mr. Sinclair can advise us.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, as I indicated in the in camera session, I think we would have a great deal of difficulty with the proposal Mr. Angus makes, which in effect would make provisions of this bill retroactive. Enforcement decisions and licence suspensions have been going on for years. And to go back in time to make something retroactive, to put it through some kind of an appeal, the new appeal tribunal, I do not think is a positive step.

• 2120

I think what we could agree to is that we would be quite content to have any enforcement actions that have not been dealt with in terms of review at the time the act comes into place go through the appeal tribunal process. There would be some retroactivity, but I would have great difficulty in going back over what period of time to recast decisions that had been taken years ago for which the key parties may no longer be in our employ or perhaps even alive.

**The Chairman:** Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** I presume that there must have been some provision in the old act with regard to a passage of time before you could reapply for a licence? No? Once you lost it, it was gone forever?

**Mr. Sinclair:** No. If a licence was suspended as a punitive action, it was suspended for a period of time. Once that time had passed, then, assuming that the licence holder could at that point in time meet the requirements of the licence, he would be in fact reinstated.

[Translation]

Je crois fermement que cela correspond à un besoin, car nous créons clairement un tribunal—nous établissons une procédure d'appel pour ces choses. Je suis d'avis qu'il est juste de donner aux personnes qui ont perdu leur permis avant l'entrée en vigueur de ce projet de loi les mêmes droits qu'à celles qui l'ont perdu après. On a soulevé la possibilité d'un grand nombre de ces appels. Cependant, je crois nécessaire que nous fassions justice à ces personnes. Sauf erreur, le présent projet de loi a été proposé depuis 1979. Nous devrions au moins remonter à cette date. Si le gouvernement n'est pas disposé à accepter une disposition globale, retournons au jour où l'on a entrepris la révision de cette loi et donnons à ces gens l'accès à la procédure d'appel.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Angus. Y a-t-il d'autres observations? Accordons-nous la parole à M. Sinclair ou à M. Belsher d'abord? J'ai aperçu M. Belsher en premier.

**M. Sinclair:** Non, allez-y.

**M. Belsher:** Y aurait-il une avalanche de cas, Iain?

**M. Angus:** Si l'on se rappelle notre réunion à huis clos, notre personnel nous a dit avoir l'impression qu'un grand nombre de personnes voudraient en profiter. Personnellement je ne sais pas combien s'en prévaudraient. Monsieur Sinclair pourrait peut-être nous éclairer.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Comme je l'ai dit lors de la réunion à huis clos, la proposition de M. Angus nous crée de grandes difficultés, car elle a pour effet de rendre rétroactives les dispositions de ce projet de loi. Les décisions relatives à l'application, de même que les suspensions de permis, existent depuis des années. Je ne crois pas qu'il serait avantageux de rendre la mesure rétroactive et de soumettre la décision au nouveau tribunal d'appel.

Nous accepterions qu'on se contente de soumettre au tribunal d'appel toute décision qui n'aurait pas été finalisée au moment de la mise en oeuvre de la loi. Il y aurait donc une certaine rétroactivité; cependant j'ai beaucoup de difficulté à accepter qu'on retourne en arrière pour reprendre des décisions prises il y a plusieurs années, les principaux intéressés n'étant peut-être plus nos employés ou peut-être même décédés.

**Le président:** Monsieur Cochrane.

**M. Cochrane:** Je présume que dans la loi précédente certaines dispositions prévoyaient l'écoulement d'une certaine période avant qu'un pilote puisse refaire une demande de permis. Il n'y en avait pas? Une fois que vous aviez perdu votre permis, c'était fini pour de bon?

**M. Sinclair:** Non. Dans le cas où la suspension du permis était une mesure punitive, la suspension portait sur une période définie. Une fois ce temps écoulé, et en admettant que le pilote puisse encore satisfaire aux exigences établies, le permis pouvait être retourné.

[*Texte*]

**Mr. Cochrane:** So most people who lost their licence for cause had an opportunity after a certain period of time either to get it back automatically or to go through a procedure of reapplication?

**Mr. Sinclair:** Correct.

**Mr. Cochrane:** So there should not be a lot of people, then, who would be that concerned about this other than . . . ? I do not want to cast aspersions on why they lost it, I guess.

**Mr. Sinclair:** I think what is at stake here and what is being raised by Mr. Angus is the fact that certain people may have an enforcement decision on their record. Quite honestly, I see nothing wrong with that. I do not think on merely the passage of a bill such as this that we should automatically erase that which has transpired in the past and which we think was handled properly in the past.

**The Chairman:** Have you finished, Mr. Cochrane?

**Mr. Cochrane:** Yes.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I might just add, Mr. Chairman, that is precisely the reason why the amendment is not acceptable to us.

**The Chairman:** Acceptable to you.

**Mr. Forrestall:** Well, it is not acceptable to the government. It may be acceptable to you, sir.

**The Chairman:** No, no.

**Mr. Forrestall:** It is just simply not acceptable to me. The committee can act on it in whatever way they want to.

**The Chairman:** I understand your point.

**Mr. Forrestall:** You are most provocative this evening, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Well . . .

**Mr. Forrestall:** I am not going to reach into the past and deal with . . .

**The Chairman:** You could go back to Galliano and the Wright brothers on this amendment. You really could. Galliano tried it with wings.

**Mr. Forrestall:** It is simply not acceptable. I just cannot do it.

**The Chairman:** Question?

Mr. Angus.

**Mr. Forrestall:** You can do it if you want to.

**The Chairman:** You are really out in left field. There is no doubt about it.

**An hon. member:** [*Inaudible—Editor*]

**Mr. Angus:** That one I am not going to object to.

**The Chairman:** And you are with Galliano, who tried it with wings, and/or the Wright brothers, who tried it with Kitty Hawk.

[*Traduction*]

**M. Cochrane:** Alors la plupart qui ont perdu leur permis pour de telles raisons ont eu l'occasion, après une certaine période, de l'obtenir à nouveau automatiquement ou de refaire une demande, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** C'est juste.

**M. Cochrane:** Il ne devrait donc pas y avoir beaucoup de personnes qui se préoccupent de cela, sauf . . . ? Je ne veux pas présumer des raisons pour lesquelles ces gens ont perdu leurs permis.

**M. Sinclair:** L'enjeu ici et ce qui préoccupe M. Angus, c'est que certaines personnes ont peut-être à leur dossier une décision d'application. En toute honnêteté, je n'y vois rien de mal. Je ne crois pas que par la simple adoption d'un projet de loi comme celui-ci nous devrions automatiquement effacer tout ce qui s'est produit dans le passé et qui à notre avis a été bien fait.

**Le président:** Avez-vous terminé, monsieur Cochrane?

**M. Cochrane:** Oui.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, c'est précisément la raison pour laquelle cet amendement n'est pas acceptable pour nous.

**Le président:** Pas acceptable pour vous.

**M. Forrestall:** Le gouvernement ne l'accepte pas. Quant à vous monsieur, vous l'acceptez peut-être.

**Le président:** Absolument pas.

**M. Forrestall:** Je ne peux tout simplement pas accepter cet amendement. Le Comité peut en faire ce qu'il veut.

**Le président:** Je comprends bien.

**M. Forrestall:** Vous êtes très provocateur ce soir, monsieur le président.

**Le président:** Eh bien . . .

**M. Forrestall:** Je n'ai pas l'intention de remonter dans le passé et de parler . . .

**Le président:** Avec un tel amendement on pourrait remonter à Galliano et aux frères Wright. C'est vraiment possible. Galliano a essayé de voler avec des ailes.

**M. Forrestall:** Cet amendement est inacceptable. Je ne peux m'y résoudre.

**Le président:** Au vote?

Monsieur Angus.

**M. Forrestall:** Vous pouvez y aller si vous voulez.

**Le président:** Votre position est vraiment extrême, cela ne fait aucun doute.

**Une voix:** [*Inaudible—Éditeur*]

**M. Angus:** Je ne m'opposerai pas à cela.

**Le président:** Vous défendez Galliano qui s'y est essayé avec des ailes, ou les frères Wright qui s'y sont essayés avec Kitty Hawk.

[Text]

**Mr. Angus:** My next attempt will be to give a pardon to Louis Riel.

If I can make just a couple of comments . . .

**The Chairman:** Very quickly.

**Mr. Angus:** —Mr. Sinclair did indicate the reality that it is on the person's record; that they did not have an appeal procedure; and, thirdly, that anybody who would take advantage of this particular amendment would have to do it on their own financing and therefore there would not be frivolous attempts to go to the appeal.

**Mr. Forrestall:** There is always an appeal, Mr. Chairman, through the Federal Court.

**The Chairman:** Wait now. Was that directed to Mr. Sinclair or Mr. Forrestall?

**Mr. Angus:** Either one—just to make your job easier.

**The Chairman:** Mr. Forrestall, you are continuing your comments?

**Mr. Forrestall:** I will deal with you later.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, there always has been a review process within the Department of Transport . . .

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Sinclair:** —for anybody who wished to make an appeal . . .

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Sinclair:** —and the case would be reviewed by people who were not connected with the original case. So there has been in all enforcement actions in the past a review process, albeit that it was held within the auspices of Transport Canada.

**Mr. Angus:** A final point, Mr. Chairman: Just for the record, the suggestion was supported by both COPA and CALPA before the committee.

**The Chairman:** Fine. I am prepared, if no further members want to make substantive comments . . .

• 2125

**Mr. Forrestall:** Can I have a roll call please, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Shall the amendment carry? I think the nays have it. That was a close one.

**Mr. Angus:** And you notice I did not even need the help of the Liberals.

**The Chairman:** I must say, you were so seductive it almost worked.

**Mr. Forrestall:** May I have a very clear pronouncement as to what happened to that amendment?

[Translation]

**M. Angus:** Le prochaine fois, je tenterai d'accorder le pardon à Louis Riel.

Si vous me permettez quelques observations . . .

**Le président:** Allez-y rapidement.

**M. Angus:** . . . M. Sinclair a mentionné que ces choses se trouvent au dossier de ces personnes; elles n'ont pu profiter d'une procédure d'appel; troisièmement, toute personne désirant tirer avantage de cet amendement devrait le faire à ses propres frais; par conséquent, il n'y aurait pas de tentative d'appel frivole.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, il y a toujours possibilité de faire appel devant la Cour fédérale.

**Le président:** Cette intervention était-elle à l'intention de M. Sinclair ou de M. Forrestall?

**M. Angus:** L'un ou l'autre—pour que votre travail en soit facilité.

**Le président:** Monsieur Forrestall, poursuivez-vous vos observations?

**M. Forrestall:** Je m'occuperai de vous plus tard.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, il y a toujours eu un mécanisme d'examen au ministère des Transports . . .

**Le président:** C'est juste.

**M. Sinclair:** . . . à la disposition de toute personne désirant faire appel . . .

**Le président:** C'est juste.

**M. Sinclair:** . . . et les dossiers étaient examinés par des gens qui n'avaient rien eu à voir au départ avec la cause. Donc pour toutes les décisions d'application prises dans le passé, un mécanisme d'examen était disponible, quoi que ce fût sous la gouverne de Transport Canada.

**M. Angus:** Une dernière observation, monsieur le président: qu'il soit consigné que cette proposition a reçu l'appui de la COPA et de la CPL, lors de leurs témoignages devant le Comité.

**Le président:** Très bien. Si personne d'autre ne veut faire d'observation importante, je suis disposé . . .

**M. Forrestall:** Je désire un vote par appel nominal, monsieur le président.

**Le président:** L'amendement est-il adopté? Je pense que les non l'emportent. C'est tout juste.

**M. Angus:** Vous remarquerez que je n'ai même pas eu besoin de l'aide des libéraux.

**Le président:** J'avoue que vous avez été tellement séducteur que vous l'avez presque emporté.

**M. Forrestall:** Pourrait-on préciser très clairement ce qu'il est advenu de cet amendement?

*[Texte]*

**The Chairman:** The amendment was defeated, because the nays had it.

**Mr. Forrestall:** It would have been nice if you had called it.

**The Chairman:** Mr. Angus had it; the nays won.

Amendment negatived

Clauses 8 to 10 inclusive agreed to

**The Chairman:** I must say, committee, you are a great committee. Shall the title carry?

Title agreed to

Bill C-36 as amended agreed to

**The Chairman:** Will someone please move for the reprint of the bill as amended? Mr. Gray so moves. Agreed. Anything else?

Shall we report the bill to the House?

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** Gentlemen, colleagues, Bill C-36, with all the rights, privileges—and most likely imperfections—has carried. I want to commend the Department of Transport officials for briefing us the way they did. We will most likely find, in the life of this Parliament, that we may have to amend it, but at least it was a step forward after 1919 or 1921.

I want to thank Mr. Forrestall for his noble and constructive assistance. And I especially want to thank the members of the committee, Mr. Angus and other members of the committee, who came through a long period of time to listen to witnesses and provided the numbers so that we could dispatch our business in a responsible way, did not really offend witnesses, and I think dealt with the subject matter before us in a most responsible way.

For me, it is the first time I have been a chairman of a committee where I have been able to have a gavel to gavel the bill through to potential fruition, depending on what the House does with it. So I want to thank you sincerely for all, everyone who participated, and wish you all a goodnight.

This meeting is adjourned to the call of the Chair.

*[Traduction]*

**Le président:** L'amendement est rejeté, parce que les non l'ont emporté.

**M. Forrestall:** J'aurais aimé un appel nominal.

**Le président:** M. Angus triomphe; les non l'ont remporté.

L'amendement est rejeté

Les articles 8 à 10 inclusivement sont adoptés

**Le président:** Je dois avouer aux membres du Comité qu'ils font du bon travail. Le titre est-il adopté?

Le titre est adopté

Le projet de loi C-36 dans sa version amendée est adopté

**Le président:** Quelqu'un voudrait-il proposer la réimpression du bill dans sa nouvelle version? M. Gray en fait la proposition. Adopté. Y a-t-il autre chose?

Devrions-nous faire rapport de ce projet de loi à la Chambre?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Messieurs, chers collègues, le projet de loi C-36 avec tous les droits, privilèges—et fort probablement ses imperfections—est adopté. Je désire féliciter les fonctionnaires du ministère des Transports qui nous ont bien renseignés. Nous constaterons probablement par la suite que nous devrons le modifier, mais au moins nous avons fait un pas en avant par rapport à 1919 ou 1921.

Je remercie M. Forrestall pour sa noble et constructive contribution. Je désire particulièrement remercier les membres du Comité, M. Angus et d'autres, qui ont pendant de longues périodes écouté les témoins et assuré le quorum afin que nous puissions faire notre travail de façon responsable, qui n'ont pas vraiment blessé les témoins et qui ont fait preuve de grande responsabilité dans la façon dont ils ont traité la question à l'étude.

Pour ma part, c'est la première fois qu'à titre de président d'un comité j'ai eu l'occasion de diriger les travaux d'étude d'un projet de loi du début à la fin, jusqu'à l'adoption possible, selon ce que la Chambre décidera d'en faire. Je désire donc remercier sincèrement tous ceux qui ont participé, et je vous souhaite bonne nuit.

La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

##### *From the Department of Transport:*

Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation, Administration;

Mr. Bob Lafleur, Assistant Administrator, Air Regulations;

Mr. Dan Fiorita, Legal Counsel, Department of Transport Legal Services.

##### *Du ministère des Transports:*

M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;

M. Bob Lafleur, administrateur adjoint, Réglementation aérienne;

M. Dan Fiorita, conseiller légiste, ministère des Transports, Service du contentieux.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Tuesday, May 28, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 13

Le mardi 28 mai 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

# Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transports

RESPECTING:

Annual Report of the Department of Transport for the  
year 1983

CONCERNANT:

Rapport du ministère des Transports pour l'année 1983

APPEARING:

The Honourable Don Mazankowski,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Don Mazankowski,  
Ministre des Transports



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Moe Mantha  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Jean Charest  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 28, 1985  
(17)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:07 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Murray Dorin, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Gordon Taylor.

*Alternates present:* Bill Blaikie, Jack Ellis, Mike Forrestall, Bill Rompkey.

*Other Members present:* Howard E. Crosby, Howard McCurdy.

*In attendance:* John Christopher, Research Office, Library of Parliament.

*Appearing:* The Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport.

The Chairman presented the Fourth Report of the Sub-committee on Agenda and Procedure as follows:

Your Sub-committee met on Thursday, May 23, 1985 and agreed to recommend the following:

- 1) That on Tuesday, May 28, 1985, we meet with the Minister of Transport who will brief us on the effects of the Budget on transportation in Canada
- 2) That in subsequent meetings, the Committee meet on the Annual Reports of Via Rail, the CNR and Air Canada, so that:
  - a) On Thursday, May 30, at 10:00 a.m. and 3:30 p.m., we meet on the Annual Report of Via Rail, with Officials of Via Rail, the Rail Passenger Action Force and a representative of Transport 2000.
  - b) On Tuesday, June 4, at 11:00 a.m. and 3:30 p.m., we meet with Officials of the Canadian National Railways.
- 3) That discussions with representatives of Air Canada, to arrange a suitable date for a meeting on their Annual Report, be undertaken.

In view of the fact that our Standing Committee received the following Order of Reference on April 17, 1985.

**ORDERED,**—That the Standing Committee on Transport be empowered to study all matters related to the Canadian National Railways' pension system; and

That the Committee have the power to retain expert, professional, technical and clerical staff.

Your Steering Committee agreed to recommend that a Sub-committee be formed to deal with the CNR pensions as follows:

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 28 MAI 1985  
(17)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 20 h 07, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Murray Dorin, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Gordon Taylor.

*Substituts présents:* Bill Blaikie, Jack Ellis, Mike Forrestall, Bill Rompkey.

*Autre députés présents:* Howard E. Crosby, Howard McCurdy.

*Aussi présent:* De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

*Comparait:* L'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports.

Le président présente le Quatrième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure, libellé en ces termes:

Votre Sous-comité se réunit le jeudi 23 mai 1985 et est convenu des recommandations suivantes:

- 1) Que le mardi 28 mai 1985, nous rencontrions le ministre des Transports qui nous entretiendra des répercussions du Budget sur les transports au Canada.
- 2) Que lors des réunions subséquentes, le Comité étudie les rapports annuels de Via Rail, des Chemins de fer nationaux et d'Air Canada, de sorte que:
  - a) le jeudi 30 mai, à 10 heures et à 15 h 30, nous examinons le rapport annuel de Via Rail en présence de hauts fonctionnaires de Via Rail, du Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs, ainsi que d'un représentant de Transport 2000.
  - b) le mardi 4 juin, à 11 heures et à 15 h 30, nous rencontrons les hauts fonctionnaires des Chemins de fer nationaux.
- 3) Que des entretiens avec les représentants d'Air Canada soient amorcés en vue de fixer une date appropriée pour la tenue d'une réunion consacrée à l'examen du rapport annuel.

Vu que notre Comité permanent a reçu, le 17 avril 1985, l'ordre de renvoi suivant:

**IL EST ORDONNÉ,**—Que le Comité permanent des transports soit autorisé à étudier toutes les questions relatives au régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada; et

Que le Comité soit autorisé à retenir les services des spécialistes et de personnel professionnel, technique et de bureau.

Votre Comité directeur convient de recommander la formation d'un sous-comité chargé de traiter de la question des pensions des Chemins de fer nationaux comme suit:

- That a Sub-committee composed of 5 members including 3 members of the Progressive Conservative Party, 1 from the Liberal Party and 1 from the New Democratic Party, be constituted in order to consider the Order of Reference of Wednesday, April 17, 1985 relating to the Canadian National Railways' pension system.
- That the Sub-committee be empowered to examine, inquire into and report to the Standing Committee on the subject matter relating to the Canadian National Railways' pensions not later than September 17, 1985.
- That the Sub-committee be empowered to send for persons and records, to sit while the House is sitting, to sit during periods when the House stands adjourned, to print from day to day such papers and evidence as may be ordered by it.
- That the Sub-committee have the power to retain expert, professional, technical and clerical staff.

It was agreed,—That the Fourth report of the Sub-committee on Agenda and Procedure be concurred in.

Pursuant to Standing Order 46(4) the Committee commenced consideration of the Annual Report of the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1983.

The Minister answered questions.

At 10:40 o'clock p.m., the Committee adjourned until 10:00 o'clock a.m., Thursday, May 30, 1985.

- Que soit formé un sous-comité composé de cinq membres, dont 3 membres du parti progressiste conservateur, d'un membre du parti libéral et d'un membre du parti néo-démocrate, en vue d'étudier l'ordre de renvoi du mercredi 17 avril 1985 ayant trait au régime des pensions des Chemins de fer nationaux.
- Que le Sous-comité soit habilité à examiner la question des pensions des Chemins de fer nationaux, à se renseigner à ce sujet et à communiquer, au plus tard le 17 septembre 1985, ses constatations au Comité permanent.
- Que le Sous-comité soit autorisé à convoquer des personnes et à faire produire des dossiers, à siéger pendant les séances et les ajournements de la Chambre, à faire imprimer au jour le jour les documents et les témoignages que celle-ci lui réclame.
- Que le Sous-comité soit autorisé à engager des experts, des professionnels, des techniciens et du personnel de soutien.

*Il est convenu,*—Que le Quatrième rapport du programme et de la procédure soit adopté.

Conformément à l'autorité que lui confère l'article 46(4) du Règlement, le Comité entreprend l'étude du rapport annuel du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983.

Le Ministre répond aux questions.

A 22 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 30 mai 1985, à 10 heures.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, May 28, 1985

• 2005

**The Chairman:** Order, please.

Gentlemen, colleagues, while we wait for the Minister, because there are all sorts of meetings going on tonight—and I know there are different caucuses too, supper meetings... There will be some more members here.

Perhaps before the Minister comes in we could just look very quickly at the steering committee report that is being circulated and which in effect outlines the work of the committee for the next few meetings. I do not want to waste much time on this if we can get this approved. It is pretty self-explanatory. It just says we are to hear the Minister tonight. Thursday is VIA, which should be very interesting, with the officials. That will involve Mr. Horner, who was involved in the task force, and we also have Transport 2000. That is set for Thursday. Then the following Tuesday, June 4, it will be the officials of the Canadian National Railway. We are trying to get Air Canada in immediately thereafter. So that will give you a chance just to look at it. That just basically is it. I do not think there is anything really controversial.

I can tell you the clerk has had difficulty in trying to get these people as we have not been able to give much notice. But we feel there is going to be a heavy load on this committee, and the sooner we get through some of the annual reports the better it is going to be for us to handle legislation that is perking away in the House of Commons.

Also, you will see on page 2 of the draft of the steering committee report a reference to the reference of the issue of the CNR pensions and the desire and the recommendation of the steering committee to this committee that there be a subcommittee appointed by this committee to take on the work with some hired staff to assess the CNR pension claim, have hearings and make a report to the committee very early in September. Perhaps it would just have time to report back to this committee when we come back in September. That really is the only substantive thing in the steering committee report.

At about the third or fourth paragraph on page 2 it states:

That the Sub-committee be composed of 5 members including 3 members of the Progressive Conservative Party, 1 from the Liberal Party and 1 from the New Democratic Party

to consider the order of reference which we already have. This matter has been kicking around for years, and in a responsible way we have to address it, and there are many interested people who are watching us to see what type of work we will do on that.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 28 mai 1985

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Messieurs et chers collègues, nous attendons le ministre et les autres membres du Comité; ils ont dû être retardés parce qu'il y a toutes sortes de réunions ce soir y compris celles des différents caucuses.

En attendant l'arrivée du ministre, nous pourrions peut-être parcourir très rapidement le rapport du Sous-comité directeur qui est en train d'être distribué et qui donne le calendrier des travaux du Comité pour les quelques prochaines réunions. J'aimerais que nous puissions adopter ce rapport sans y consacrer trop de temps. Tout est très clair. Nous entendons le ministre ce soir. Jeudi, nous entendrons les hauts fonctionnaires de VIA Rail. M. Horner, qui a travaillé avec le groupe de travail, sera là et nous entendrons aussi les représentants de Transport 2000. C'est le menu pour la séance de jeudi. Le mardi suivant, le 4 juin, nous entendrons les hauts fonctionnaires des Chemins de fer nationaux du Canada. Nous essayons de réserver une séance à Air Canada tout de suite après. Je vais vous donner quelques minutes pour parcourir le rapport. C'est essentiellement tout ce qu'il contient. Il n'y a rien de controversé.

Je peux vous dire que le greffier a eu du mal à fixer une date avec nos témoins parce que nous n'avons pas pu les prévenir très longtemps à l'avance. Mais nous croyons que le Comité aura une charge de travail très lourde et qu'il vaut mieux terminer le plus rapidement possible l'étude des rapports annuels pour que nous puissions ensuite examiner les projets de loi qui nous seront renvoyés par la Chambre des communes.

Vous verrez aussi à la page 2 du projet de rapport du Sous-comité directeur une mention à l'ordre de renvoi concernant les pensions du CN. Le Sous-comité recommande que le Comité permanent crée un sous-comité qui, avec l'aide de personnel de soutien, évaluera les régimes de pensions du CN, tiendra des audiences et présentera un rapport au Comité permanent au début du mois de septembre. Il aura tout juste le temps de faire rapport à notre Comité à la rentrée de septembre. C'est le seul élément de fond dans le rapport du Sous-comité directeur.

Le rapport dit au troisième ou quatrième paragraphe de la page 2 ce qui suit:

Que le Sous-comité se compose de cinq membres y compris trois députés conservateurs, un député libéral et un député néo-démocrate.

et qu'il soit chargé d'étudier l'ordre de renvoi que nous avons déjà. Cette question est en suspens depuis bon nombre d'années et nous devons consciencieusement nous y attaquer étant donné surtout que de nombreuses personnes surveilleront de près nos travaux.

## [Text]

The subcommittee would examine, hear—and perhaps we will have to get a supplementary order that they could travel, if that is the desire; we do not have to get into that tonight—and report back no later than September 17, 1985, etc.

I see the Minister is here. As he is collecting his books, is there any discussion on the steering committee report? As I say, the first part is just a procedural thing in terms of the work of the committee; the second part is that reference on CNR pensions and the desire . . . and quite frankly, colleagues, it is the thought of the steering committee that, while there are some who are now members of the committee, there are a couple of other members of the House of Commons who have a certain expertise on pension matters; they may very well be added as members to the committee to have an effective subcommittee, who will also have expert staff, to assess the different points of view.

Mr. Benjamin, is that all right?

**Mr. Benjamin:** Yes. I am glad you made the point that it is understood that at a subsequent meeting, if the subcommittee deemed it necessary to travel, we would have to request the committee to request the House for an expanded order of reference.

**The Chairman:** That is understood.

**Mr. Benjamin:** Okay.

Motion agreed to (See *Minutes of Proceedings*)

**The Chairman:** Thank you very much. That is the approval of the steering committee report.

I see the Minister here. I want to welcome the Minister, and I want to compliment him for coming before this committee at such an early stage after the budget, which certainly mentioned Transport, and in many interesting ways. I do not know, Mr. Minister, if you have a statement that you want to give out, in a very preliminary way, so members can start to ask questions as they perceive the budget impacting on transport matters. You are an experienced member of the House and a very experienced Minister. I do not know if I wish you could tell the whole story or not, if you know the whole story, right now. I see you have your deputy minister, Mr. Withers, with you. With no further ado I would ask you to commence.

• 2010

I think the members appreciate—you are not walking into the lion's den, but there is concern about how budget restrictions, budget necessities and budget realities are going to impact on something that the members of this committee think is so fundamentally important to the whole fabric of Canada.

**The Hon. Donald Frank Mazankowski (Minister of Transport):** Thank you very much, Mr. Chairman, for your warm words of welcome. I am pleased to be here. I do not have an opening statement. I could have brought the unfinished portion of the last statement, but I would suspect that might be

## [Translation]

Le Sous-comité serait habilité à tenir des audiences et à entendre des témoins et il pourrait même, si nous demandions un ordre de renvoi supplémentaire, voyager s'il le désire, mais nous n'avons pas à décider de cela ce soir; il ferait rapport au plus tard le 17 septembre 1985.

Le ministre vient d'arriver. Pendant qu'il s'installe, y a-t-il des commentaires concernant le rapport du Sous-comité directeur? Comme je l'ai indiqué, la première partie du rapport est purement administrative et touche les travaux du Comité; la deuxième partie concerne l'ordre de renvoi sur les pensions du CN. Très franchement, chers collègues, le Sous-comité directeur estime que plusieurs députés, en plus des membres actuels du Comité, ont un certain bagage de connaissances sur les pensions. Leurs noms pourraient très bien être ajoutés à la liste des membres du Comité de sorte que nous puissions créer un sous-comité efficace qui pourra compter sur l'appui d'un personnel expérimenté et qui sera alors en mesure d'évaluer tous les points de vue.

Monsieur Benjamin, cela vous va-t-il?

**M. Benjamin:** Oui. Je suis heureux que vous ayez signalé que si au cours d'une réunion subséquente, le Sous-comité décide de voyager, il devra demander au Comité permanent de s'adresser à la Chambre pour faire étendre l'ordre de renvoi.

**Le président:** Bien entendu.

**M. Benjamin:** D'accord.

La motion est adoptée (Voir *Procès-verbal*)

**Le président:** Merci. Le rapport du Sous-comité directeur est approuvé.

Le ministre est maintenant des nôtres. Je veux d'abord lui souhaiter la bienvenue et le féliciter d'avoir accepté de comparaître devant notre Comité si tôt après la présentation du budget qui contient plusieurs mesures touchant les Transports. Je ne sais pas, monsieur le ministre, si vous voulez faire une déclaration préliminaire ou si les députés peuvent poser tout de suite leurs questions touchant les répercussions du budget sur le secteur des transports. Vous avez beaucoup d'expérience en tant que député et en tant que ministre. Je ne sais pas si vous souhaitez nous présenter tous les détails dès ce soir, si toutefois vous les connaissez. Je constate que votre sous-ministre, M. Withers, vous accompagne. Je vais donc vous demander de commencer sans plus tarder.

Je ne dirai pas que vous venez d'entrer dans la fosse aux lions, mais les députés ont certaines préoccupations concernant l'incidence des restrictions et des réalités budgétaires sur un secteur qui, de l'avis des membres du Comité, a une importance fondamentale pour la société canadienne.

**L'honorable Donald Frank Mazankowski (Ministre des Transports):** Merci, monsieur le président, de cet accueil si chaleureux. Il me fait plaisir d'être des vôtres. Je n'ai pas de déclaration préliminaire. J'aurais pu vous apporter le brouillon de ma dernière déclaration mais il n'aurait pas été à jour. Je

[*Texte*]

a little outdated by now. I am just here to respond to your questions and to hear your submission.

**The Chairman:** I hope that all members will have a chance to examine the Minister. Is it the wish of the committee that—it is easier for the stop-watch, because it is in threes. It is not metric, it is threes: three, six, nine and twelve. So it will be twelve minutes for the first round.

**Mr. Benjamin:** What was wrong with the old 15?

**The Chairman:** I want to get it moving around.

**Mr. Benjamin:** All right.

**The Chairman:** I will be very progressive in the interpretation of the 12 minutes, for the first lead spokesman for the opposition parties. But once we get after that first round . . . I really think the quicker it is, the better it will be.

Mr. Rompkey.

**Mr. Rompkey:** Thank you very much, Mr. Chairman, and I welcome the Minister. There are a lot of questions that I want to ask, so I will go through them briefly and give the Minister lots of time to respond. The key phrases that bother me, I guess, are cost-effective, user-pay, rationalize. That means to me that services will be cut and that jobs will be lost.

First of all, let's discuss the Coast Guard. The Coast Guard is currently reviewing its icebreaker services and it is, as well, doing a cost review for the Minister's task force. Could the Minister comment on that Coast Guard review? What does he anticipate? Does he anticipate any cutting in the icebreaker service, any moving of ships, any change from the status quo?

Second subject: Freight transportation subsidies. The Maritime Freight Rates Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act are specifically mentioned in the budget, but no detail is given as to how they will be impacted. That is very important for the whole of the Atlantic area, for us to compete. Small business is the engine of the economy, and if government tax breaks are going to be effective . . . There is no regional bias in those tax incentives, but the Maritime Freight Rates Act, as my colleagues from the Atlantic I think will agree, and the Atlantic Freight Rate Assistance Act, allow us to compete, to a degree, with whatever manufactured goods we have. And we do not have very many.

I want to know what is going to happen to that. The Hickling report says that it is a useful thing. I do not know if that is the latest one the department has, but I would like your comment on what is going to happen to those freight rate acts.

I want to ask a question about CN Marine. The savings that are going to be made are \$75 million for 1985-86; \$100 million

[*Traduction*]

me joins à vous ce soir pour répondre à vos questions et prendre connaissance de vos points de vue.

**Le président:** J'espère que tous les députés auront la possibilité de poser des questions au ministre. Si le Comité le veut bien, nous utiliserons le chronomètre mais, comme il n'est pas métrique et qu'il est divisé en groupes de trois, trois, six, neuf et douze minutes, les députés auront 12 minutes au premier tour.

**M. Benjamin:** Qu'est-ce qui n'allait pas avec le système de 15 minutes?

**Le président:** Je veux accélérer les choses.

**M. Benjamin:** D'accord.

**Le président:** Je vais calculer les 12 minutes de façon très progressive pour le premier intervenant des deux partis d'opposition. Mais une fois terminée le premier tour, plus ce sera rapide, mieux ce sera.

Monsieur Rompkey.

**M. Rompkey:** Merci, monsieur le président. Je tiens à souhaiter la bienvenue au ministre. J'ai beaucoup de questions à lui poser et je vais donc le faire brièvement pour qu'il ait le plus de temps possible pour répondre. Les mots clés qui m'inquiètent sont rentabilité, facturation des usagers et rationalisation. Pour moi, cela signifie que des services seront supprimés de même que des emplois.

Premièrement, parlons de la garde côtière. La garde côtière réexamine présentement ses services de brise-glace et effectue en même temps une étude de coûts pour le groupe de travail du ministre. Le ministre peut-il nous parler de cette révision de la garde côtière? Que prévoit-il? Croit-il que les services de brise-glace seront éliminés, que des navires seront déplacés et que d'autres changements seront apportés?

Deuxièmement, j'aimerais parler des subventions au transport des marchandises. La Loi sur les tarifs du transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique sont mentionnées expressément dans le budget mais celui-ci ne donne aucun détail. Il est très important que toutes les provinces maritimes puissent soutenir la concurrence. La petite entreprise est le moteur de l'économie et si les allègements fiscaux accordés par le gouvernement doivent être efficaces . . . Ces mesures d'incitation fiscale ne s'accompagnent d'aucune pondération régionale, mais la Loi sur les tarifs du transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique—et mes collègues de cette région confirmeront mes dires—nous permettent de soutenir un certain degré de concurrence, grâce aux biens manufacturés que nous produisons. Nous n'en avons pas un grand nombre.

Je veux savoir ce qui se produira à cet égard. Le rapport Hickling dit que c'est une bonne chose. Je ne sais pas si c'est le plus récent rapport dont dispose le ministère, mais j'aimerais que vous nous disiez ce qui arrivera à ces deux lois sur le transport des marchandises.

J'aimerais maintenant poser une question concernant CN Marine. Les économies réalisées s'élèveront à 75 millions de

*[Text]*

for 1986-87; \$400 million by 1990-91. Now, with regard to CN, are there any cuts? There was one cut on the east coast, as I recall; we had two ships last year, we are having one this year. There are some cuts on the south coast as well. What does that mean? How will small craft harbours, transport harbours and fishing harbours request dredging, and how will the dredging be paid for? Will there be a priority list? If so, what will be the rationale for drawing up that list?

How will dredging be rationalized? We are told in the budget that services are to be made more cost-effective. What does that mean? How will small craft harbours, transport harbours and fishing harbours request dredging, and how will the dredging be paid for? Will there be a priority list? If so, what will be the rationale for drawing up that list?

There is increased contracting out of harbour construction work. My understanding is that most of it has already been contracted out. How will we advance that? How will that be changed in future?

• 2015

On the airports, we are told there will be a cross-subsidy in airports, that the airports will be made more cost-effective. We are told there will be some cross-subsidization. I assume then that means that airports that make more will be asked to subsidize airports that make less. Will again there be a priority list of airports here? How will the funding and the administration of airports change? I am thinking about particularly rural and remote areas, which depend on air transportation, particularly areas in the north, which depend on those air services almost exclusively.

There is a lot here, Mr. Chairman, but possibly I could just stop there for now and allow the Minister to answer those questions. Let me just conclude with the point that you made, Mr. Chairman; that is, this transport is fundamental to the country, particularly to the Atlantic area. I would like to give the Minister a chance now to answer some of those questions in as much detail as he can.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. I will try to cover the questions as fully as I possibly can. With respect to the Coast Guard, there will undoubtedly be some rationalization and consolidation. We are also going to be examining ways and means of recovering some revenue for the services that are provided, particularly ice-breaking services. We are going to be bringing in amendments to the Canada Shipping Act that will provide for the enabling legislation to allow that to happen. That is something that is happening in the United States as well. We believe that rather than discontinuing service we are going to try to recover some costs so that we can reduce the losses or the deficit within the transport portfolio and as a result at the same time ensure some increased efficiencies and better economies of scale.

With respect to the maritime and Atlantic freight rates, I have been on record very clearly, and when I spoke to the

*[Translation]*

dollars pour 1985-1986; 100 millions de dollars pour 1986-1987 et 400 millions de dollars d'ici à 1990-1991. J'aimerais maintenant savoir si le CN sera touché par les coupures? Il y en a eu sur la côte est si je me souviens bien. Nous avions deux navires l'an dernier et nous n'en avons plus qu'un cette année. Il y aura aussi des coupures touchant la côte sud. Quelles coupures seront effectuées cette année dans le service côtier de CN Marine et dans le service de traversier du golfe? Le budget ne donne pas de détail sur ces mesures.

Comment va-t-on rationaliser les opérations de dragage? Le budget nous dit que les services seront rentabilisés. Qu'est-ce que cela signifie? Comment les ports pour petits bateaux, les ports de commerce maritime et les ports de pêche vont-ils présenter des demandes de dragage et comment ces services seront-ils payés? Y aura-t-il une liste de priorités? Si oui, quels critères serviront à l'établissement de cette liste?

Les travaux de construction dans les ports sont de plus en plus effectués à contrat. J'ai cru comprendre que la plupart des travaux ont déjà été sous-traités. Comment allons-nous procéder? Quels changements seront apportés?

En ce qui concerne les aéroports, on nous dit qu'il y aura interfinancement des aéroports; de sorte que ceux-ci deviendront plus efficaces. On nous parle d'interfinancement. Cela signifie, j'imagine, que les aéroports qui ont des revenus plus élevés subventionneront ceux qui ont des revenus moins élevés. Là encore, y aura-t-il une liste de priorités des aéroports? Quels changements seront apportés au niveau du financement et de l'administration des aéroports? Je songe notamment aux régions rurales et éloignées, particulièrement dans le Nord, qui dépendent presque exclusivement du transport aérien.

Voilà déjà beaucoup de questions, monsieur le président, mais je vais m'arrêter ici pour permettre au ministre de répondre. En guise de conclusion, monsieur le président, je voudrais reprendre un commentaire que vous avez fait plus tôt, à savoir que le transport est un secteur essentiel pour le pays, et plus particulièrement pour la région de l'Atlantique. J'aimerais maintenant donner au ministre l'occasion de répondre à certaines de ces questions de façon aussi détaillée que possible.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président. Je vais essayer de donner des réponses aussi complètes que possibles. En ce qui concerne la Garde côtière, il y aura sans aucun doute rationalisation et consolidation. Nous allons chercher des façons de récupérer une partie des revenus pour les services qui sont assurés, et plus particulièrement les services du brise-glace. Nous présenterons à cette fin des amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada qui est la loi habilitante. Cela se fait déjà aux États-Unis. Nous croyons qu'au lieu d'interrompre le service nous allons chercher à récupérer une partie des coûts pour réduire les pertes ou les déficits du portefeuille des Transports tout en garantissant une plus grande efficacité et de meilleures économies d'échelle.

En ce qui concerne les tarifs du transport des marchandises dans la région de l'Atlantique, j'ai déjà pris position publique-

## [Texte]

Atlantic provinces economic council I made it very clear that the Atlantic freight rates and the Maritime Freight Rate Act support the subsidy for the intra- and inter-movement of goods within the Atlantic region; this is going to remain in place. As a matter of fact, I thought by making that statement very clear and very articulate that this question would have never arisen. As a matter of fact, Mr. Craig Dickson, the general manager for the Atlantic Provinces Transportation Commission, said that the retention of the MFRA and ARFAA is at the top of his grateful list. So we have certainly made that very clear.

With respect to where the precise cuts will come, as you put it, to fulfil the \$75-million reduction in the transportation envelope, it will be a combination of things. It will be perhaps some ensuring that the services are discharged in a more efficient and effective manner. There may be increases in cost recovery. There may be some rationalization of services. This \$75 million is not a lot of money out of a \$3 billion transportation envelope. We are talking about \$100 million in 1986-87. That too will be a continuation of the efficiencies and the reductions in terms of providing the service combined with some increases in the cost-recovery level.

I should say that in terms of ferry service in this country, we are recovering less than 20% of the cost of providing that service. With respect to the airport system in Canada, we were at 50% cost recovery in 1980 and we are now at 35%. With respect to dredging and ice-breaking services there is little or no cost recovery at all. These are the real problems, and these are the problems we addressed in my first meeting with you. These are the problems that beset us all, and so it will be a combination of things that will try to achieve the desired target.

## • 2020

With respect to airports and the cross-subsidization, we are mandated to review and come up with a new management structure for the federal airport system in Canada, incorporating the principle of cross-subsidization for the smaller airports and also to try to ensure a greater degree of local autonomy and local and regional input in the management and operations of airports.

We think there are certain economies of scale that can be derived as a result. We also think there can be some improved marketing. We think that with local input and a greater degree of local autonomy the decisions about the way airports should be managed, the way they should be sold and marketed, can best be done at the local level and co-ordinated to some extent at the national level.

So I guess what we are really trying to do here is get better utilization out of the transportation system, better economies of scale, trying to reduce the unit cost of transportation, trying to market our transportation system in a better way so we can

## [Traduction]

ment et très clairement et quand j'ai parlé au Conseil économique des provinces de l'Atlantique, j'ai dit très clairement que les subventions à l'expédition des marchandises dans la région de l'Atlantique, versées en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique et de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes resteraient inchangées. En fait, je me suis exprimé si clairement que je m'étonne que cette question soit maintenant soulevée. M. Craig Dickson, directeur général de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique a dit qu'il nous est surtout reconnaissant pour le maintien de ces deux lois. Nous avons donc exprimé notre position très clairement.

En ce qui concerne les coupures précises qui seront effectuées pour, comme vous le dites, réaliser la réduction de 75 millions de dollars dans l'enveloppe des Transports, elles se feront à plusieurs niveaux. D'une part, nous allons veiller à accroître l'efficacité et l'efficacités de la prestation des services. Il y aura peut-être une plus grande récupération des coûts. Il y aura rationalisation des services. Cette somme de 75 millions de dollars n'est pas énorme quand on songe au budget de 3 milliards de dollars de l'enveloppe des Transports. Il s'agit d'environ 100 millions de dollars pour 1986-1987. Cet objectif sera atteint grâce à un accroissement de l'efficacité, aux réductions des services et à une plus grande récupération des coûts.

Je vous signale que nous récupérons moins de 20 p. 100 des coûts des services de traversiers au Canada. En ce qui concerne les aéroports, le taux de récupération des coûts atteignait 50 p. 100 en 1980 et il n'atteint plus aujourd'hui que 35 p. 100. La récupération est négligeable ou nulle pour ce qui est du dragage et des services de brise-glace. Ce sont là des problèmes très réels dont nous avons parlé quand je vous ai rencontrés la première fois. Ce sont là les problèmes qui nous préoccupent tous et nous utiliserons divers moyens pour essayer d'atteindre l'objectif que nous nous sommes fixés.

En ce qui concerne l'interfinancement des aéroports, nous avons pour mandat d'effectuer une révision et de proposer une nouvelle structure de gestion des aéroports fédéraux en y intégrant le principe de l'interfinancement des plus petits aéroports tout en cherchant à garantir une plus grande autonomie au niveau local et une plus grande participation à la gestion et aux opérations des aéroports aux niveaux local et régional.

Nous croyons pouvoir ainsi réaliser des économies d'échelle. Nous croyons aussi qu'il y a moyen d'améliorer la commercialisation. Nous croyons qu'il est préférable que les décisions touchant la gestion des aéroports et la commercialisation soient prises au niveau local quitte à ce qu'il y ait une coordination quelconque au niveau national.

Nous cherchons donc à mieux utiliser le système des transports, à réaliser des économies d'échelle, à réduire les coûts unitaires du transport et à mieux promouvoir ce système de façon à récupérer une plus grande partie des coûts. Cela ne

*[Text]*

get a better recovery. That does not necessarily mean that in all cases it requires increases in the cost of using it. Sometimes it means better utilization of the facilities that are there.

As well, I guess we view the role of Transport changing somewhat in the operation of the airport. Rather than becoming the owner and operator of airports, we become more or less the landlord and allow another structure to manage and maintain the airport system. We are not talking here about the air navigation system and the en route facilities; that would remain within the ambit of Transport Canada.

**Mr. Rompkey:** With respect, Mr. Chairman, I am pleased with the Minister's reaction on the Maritime Freight Rates Act. I heard him say very clearly that it would be protected and would not be changed. That is good. But with regard to the others, I am afraid I know very little more now than when I started.

With respect to the Canadian Coast Guard, we are going to have a user-pay system. We are going to amend the Canada Shipping Act. Is that to everybody who uses icebreaker service? Would there be a charge to a longliner fisherman who got stuck in the ice in Notre Dame Bay? He cannot go sealing any more because there is none, but if he were able to go sealing in the spring and got stuck in the ice or if he were trying to get out, as the case is now, would he be charged? That is the kind of question I . . .

**Mr. Mazankowski:** We have not become that specific. The legislation will be brought before the House, and at that time we will certainly be able to deal with some of the more specific items. There is no enabling provision now to charge for icebreaking services or these kinds of services, and as I said, the United States tends to move in that direction. There are other countries. I understand other European countries have a provision for some form of cost recovery. For us on this continent, we are breaking new ground, and I must say that at this point in time that has not been fully explored.

**Mr. Rompkey:** Let me take it from a different point of view. Will there be any regard to regional disparities in the making of policy, in the fleshing out of policy? This is a broad-brush approach in the budget, and I am getting the impression that really not much of any specific thinking has been done with regard to exactly how.

But let me ask the question: Is there going to be any regional development thinking at all? For example, if you are going to charge for ferry service, bear in mind that everybody in Canada uses the Trans-Canada Highway but nobody pays for it. Yet, if you go across the gulf from North Sydney to Port-aux-Basques, you pay. You pay in an area which probably has the least capacity to pay and which now has the highest cost of living anywhere in Canada.

*[Translation]*

signifie pas qu'il y aura nécessairement augmentation des coûts d'utilisation. Il s'agit parfois tout simplement de mieux utiliser les installations qui existent.

En outre, nous croyons que Transports Canada aura un rôle différent à jouer au niveau de l'exploitation des aéroports. Au lieu d'en être propriétaire et exploitant, il en deviendra plus ou moins le tenancier et permettra à d'autres de gérer et d'entretenir les aéroports. Nous ne parlons pas ici du système de navigation aérienne ni des installations en route qui continueront de relever de Transports Canada.

**M. Rompkey:** Monsieur le président, je me réjouis de la réponse du ministre concernant la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Je l'ai entendu dire très clairement que la loi ne sera pas modifiée. C'est très bien. Pour ce qui est de mes autres questions, je regrette de dire que je ne suis pas beaucoup mieux renseigné maintenant qu'avant.

Allons-nous instaurer un système de facturation des utilisateurs en ce qui concerne la Garde côtière du Canada? Nous allons modifier la Loi sur la marine marchande du Canada. Cela touchera-t-il tous ceux qui utilisent les services de brise-glace? Quels frais seraient imputés à un pêcheur dont le palangier resterait bloqué dans les glaces de la Baie Notre Dame? Il ne peut plus aller chasser le phoque puisque cela ne se fait plus, mais s'il pouvait y aller au printemps et qu'il restait pris dans les glaces, quels frais lui seraient imputés? Voilà le genre de questions . . .

**M. Mazankowski:** Nous ne pouvons pas entrer dans les détails. Le projet de loi sera déposé à la Chambre et, à ce moment-là, nous pourrions donner des réponses à certaines questions plus précises. Pour l'instant, la loi ne contient aucune disposition qui permette d'imputer des frais pour les services de brise-glace ou autres services de ce genre, comme cela se fait, comme je l'ai dit, aux États-Unis. Cela se fait aussi dans d'autres pays européens qui ont instauré un régime de récupération des coûts. Pour ce qui est du continent nord-américain, nous innovons et je dois dire que nous n'avons pas encore examiné tous les aspects de la question.

**M. Rompkey:** Je vais aborder la question autrement. Au moment de raffiner la politique, tiendra-t-on compte des disparités régionales? Le budget ne présente que des grandes lignes et j'ai l'impression qu'on ne s'est pas suffisamment attardé aux détails.

Permettez-moi de vous poser cette question. Tiendra-t-on compte des disparités régionales? Par exemple, quand vous songerez à imputer des frais pour les services de traversier, n'oubliez pas que tous les Canadiens utilisent la Transcanadienne et cela sans payer. Or, si vous traversez le golfe pour aller de Nord Sydney à Port-aux-Basques, vous devez payer. Les habitants de cette région, où le coût de la vie est le plus élevé au Canada, doivent payer alors que ce sont eux qui sont le moins en mesure de le faire.

[Texte]

• 2025

[Traduction]

That is why I ask whether there will be any regional disparity basis to the policy as you flesh out what is contained in the budget. Are you going to make provision for those areas of the country that are already suffering a great deal from costs?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, perhaps first of all the member could explain to me how he can suggest that it does not cost anything to use the Trans-Canada highway system in this country. Every province has some form of road tax or fuel tax. So there is a user-pay concept. There is no free lunch. It is not free. As a matter of fact, the highway system in Canada is in a pretty deteriorated state of affairs. We are going to have to start addressing . . .

**Mr. Rompkey:** We pay those taxes too.

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**Mr. Rompkey:** The point I am making is that people who live on islands not only pay road taxes; they pay for ferries.

**Mr. Mazankowski:** But you do not burn it . . .

**Mr. Rompkey:** To get there you do not use a road in the first place.

**Mr. Mazankowski:** You do not burn any fuel in your car as you are being ferried across the gulf.

**Mr. Rompkey:** No, but you certainly pay for it.

**Mr. Mazankowski:** Certainly.

**Mr. Rompkey:** You have to use it. You have no alternative. The point I am making, which I hope the Minister will accept—most Canadians accept it, and I think most governments have accepted it—is that not all parts of Canada are equal. Are all parts of Canada going to be treated the same by the transport policy when you put the flesh on the bones of this policy you spelled out? If everybody is treated the same, then those who are disadvantaged are going to be harder hit than anybody else. What I want to know is will any differentiation be made for people who depend on these services very, very heavily, particularly people who live on islands and who are going to be hardest hit by these cuts? Is there going to be any provision for them?

**Mr. Mazankowski:** Of course. This is a country of regions, and we have regional development policies. There are transportation policies that are designed to complement the regional development in those particular areas. The federal government is going to continue to support ferry services.

You seem to be going to extremes. What we are really trying to do here is to get a little better balance so we can all do our share in bringing a horrendous deficit somewhat under control. But there are going to be regional policies to meet the needs of the regions. I talked about the Atlantic and the Maritime freight rates. They are going to stay in place. There is going to be some examination of the At-and-East rates. But

C'est pourquoi je voudrais savoir si vous allez tenir compte des différences régionales lorsque vous établirez votre politique à la suite du nouveau budget. Avez-vous l'intention de faire quelque chose pour les régions où les coûts se sont déjà fait ressentir?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le député pourrait m'expliquer comment il peut prétendre qu'il n'en coûte rien d'utiliser l'autoroute trans-canadienne. Chaque province impose une taxe routière ou une taxe sur le carburant. Les usagers payent donc. Ce n'est pas gratuit. En fait, le réseau routier au Canada est en mauvais état, et nous allons devoir envisager . . .

**M. Rompkey:** Nous aussi payons ces impôts.

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. Rompkey:** Ce que je veux dire, c'est que les habitants des îles paient non seulement des impôts pour les routes, ils paient également pour les traversiers.

**M. Mazankowski:** Mais vous ne consommez pas . . .

**M. Rompkey:** On ne s'y rend pas par la route, d'abord.

**M. Mazankowski:** Votre voiture ne consomme pas d'essence lorsqu'elle traverse le golfe à bord d'un traversier.

**M. Rompkey:** Non, mais pour cela il faut certainement payer.

**M. Mazankowski:** Certainement.

**M. Rompkey:** Nous n'avons pas le choix, nous sommes obligés d'utiliser ce service. Ce que je veux dire, et j'espère que le Ministre acceptera mon point de vue, comme l'accepte la plupart des Canadiens, et comme l'ont accepté, je pense, la plupart des gouvernements, c'est que toutes les régions du Canada ne sont pas égales. Lorsque vous étofferez cette politique des transports que vous nous avez décrite, allez-vous traiter toutes les régions du Canada de la même façon? Si on réserve le même traitement à tous, ceux qui sont désavantagés vont souffrir plus que les autres. Je veux savoir si l'on va faire une distinction au bénéfice de ceux qui dépendent de ces services, et particulièrement des habitants des îles, qui vont le plus ressentir les coupures? Va-t-on tenir compte de leur situation?

**M. Mazankowski:** Bien entendu. Le pays est composé de diverses régions, et nous avons des politiques de développement régional. Nos politiques en matière de transport viennent appuyer les politiques de développement régional. Le gouvernement fédéral va continuer de subventionner les services de traversiers.

Vous semblez envisager des situations extrêmes. Ce que nous essayons de faire, c'est d'établir un meilleur équilibre où chacun fera sa part pour nous aider à maîtriser quelque peu ce déficit monstrueux. Mais il sera tenu compte des besoins régionaux dans le cadre des politiques régionales. J'ai parlé des tarifs du transport des marchandises pour l'Atlantique et les Maritimes. Ils seront maintenus. On va ré-examiner les tarifs

## [Text]

basically, for the time being, that provision is going to remain in place. We are going to continue to support ferry services on the west coast and on the east coast. We are going to continue the Western Grain Transportation Act and branch-line rehabilitation and all those things.

Just because we are re-examining and starting to put some of these things on a sounder financial footing does not mean to say you carry it to the extreme and say you are going to have a total cost recovery for the total transportation system in all parts of the country. I come from a region that is highly dependent on the transportation infrastructure in the system. There has to be support for it. I am very cognizant and very appreciative of the needs in Atlantic Canada for supported transportation systems. As long as I am going to be there, I am going to do my utmost to ensure there is fairness and equity, at least; and more than that, a degree of fairness and equity to ensure the people in the Atlantic region will have access to the same kind of transportation services as people in other parts of the country.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to ask the Minister if he can give us a breakdown. The budget projects overall savings for this year of \$75 million, \$200 million the next year, going to \$600 million by 1991. What is the breakdown of those \$75 million in savings in each branch of his department? And since the budget proposes reductions of \$75 million this year, I would like to ask the Minister, why not raise that \$75 million, being the amount of money Canadian National owes the Consolidated Revenue Fund . . . The Auditor General reported \$46.8 million double payments made in 1979 and 1980. Interest CN is not entitled to receive totals another \$20 million to the end of March last year. In its financial statement, CN continues to show the amount owing to Canada as a long-term debt. The Auditor General says that no action has been taken to recover this money. I appreciate it was none of the present Minister's doing, but what if any action is being taken to recover that, at least in stages, which would mean less cut-backs in other areas in the department?

• 2030

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, with respect to the point that Mr. Benjamin has just raised, that was dealt with in the November statement; some \$46.8 million, I believe, which was the result of a double payment. That is being collected, and it was part of the program reduction and exercise of November 8.

**Mr. Benjamin:** Has some of it already been collected?

**Mr. Mazankowski:** It is in the process of being paid. CNR has not been having the best year this year either, Mr. Chairman. They have been faced with some difficulties in terms of reduced traffic and a rather severe winter, and it has been reflected in their profit and loss statement. But they have certainly not reneged or denied the payment of it. We are

## [Translation]

Atlantique et Est. Mais pour le moment, les tarifs seront maintenus. Nous continuerons à subventionner les traversiers sur la côte ouest et sur la côte est. Nous allons garder la Loi sur le transport des grains de l'Ouest, la remise en état des lignes d'intérêt local, et toutes ces choses.

Le fait que nous réexaminions certaines situations et que nous essayions d'assainir les finances ne signifie pas que nous allons adopter des solutions extrêmes et que notre objectif est la récupération totale des coûts pour l'ensemble du réseau de transport à travers le pays. Je viens d'une région qui est lourdement tributaire de l'infra-structure des transports. Il faut continuer de l'appuyer. Je connais et je comprends très bien que la région de l'Atlantique a besoin d'un réseau de transport subventionné. Tant que j'occuperai ce poste, je ferai tout mon possible pour assurer ne serait-ce que l'égalité et la justice; et j'irai plus loin, dans l'équité et la justice, pour que les habitants de la région de l'Atlantique aient accès aux mêmes services que les habitants d'autres régions.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais demander au Ministre de nous donner, si possible, une ventilation du budget. Celui-ci prévoit des économies de 75 millions de dollars pour cette année et de 200 millions de dollars pour l'an prochain ainsi qu'une augmentation progressive jusqu'en 1991, où les économies doivent atteindre 600 millions de dollars. Comment vont se répartir ces 75 millions de dollars d'économies entre les différents secteurs du ministère? Et puisque le budget doit diminuer de 75 millions de dollars cette année, le Ministre peut-il nous dire pourquoi on ne tirerait pas ces 75 millions, puisque c'est la somme que le Canadien National doit au Fonds du revenu consolidé . . . Le vérificateur général a rapporté qu'en 1979 et 1980, il y avait pour 46,8 millions de dollars de paiements en double. A la fin de mars dernier, les intérêts auxquels le CN n'avait pas droit s'élevaient à 20 millions de dollars. Dans ses états financiers, le CN continue de considérer sa dette envers le Trésor public comme une dette à long terme. Le Vérificateur général dit qu'on n'a rien fait pour récupérer cet argent. Je comprends bien que ce n'est pas la faute du ministre actuel, mais qu'a-t-il entrepris pour essayer de récupérer cet argent du moins petit à petit, ce qui permettrait de réduire les coupures dans d'autres secteurs?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, la question que vient de soulever M. Benjamin a été traitée dans l'énoncé économique du mois de novembre; il s'agissait, je crois, de quelque 46,8 millions de dollars payés en excédent au CN. Cet argent va être perçu, et cela était prévu dans le plan de réduction des programmes du 8 novembre.

**M. Benjamin:** Les remboursements ont-ils commencé?

**M. Mazankowski:** C'est en train de se faire. Le CN n'a pas eu une très bonne année non plus, monsieur le président. Il a connu certaines difficultés, à la suite d'une diminution du nombre de passagers et d'un hiver rigoureux, et cela est visible dans le relevé des pertes et profits de la compagnie. Mais celle-ci n'a certainement pas essayé de se soustraire à ses obliga-

[Texte]

trying to work out an arrangement that would make it the most reasonable and manageable way possible.

**Mr. Benjamin:** As and when they pay it, will they have to pay interest on the money they have had the use of since 1980?

**Mr. Mazankowski:** No.

**Mr. Benjamin:** I wish I could get a deal like that.

**Mr. Mazankowski:** Well, it is all reflected back in the level of your freight rates. You know, Mr. Benjamin, now under the Western Grain Transportation Act, any additional costs that accrue to the railways is all fair game for increasing the freight rate costs, and so I guess it all becomes relevant. I know Mr. Blaikie is waiting eagerly to challenge me on expanding the operation in Winnipeg, Transcona, and what not, and so I guess it is all tied in together.

**Mr. Benjamin:** One small item. The budget calls for the proposed sale of several companies. One of them is CN (West Indies) Steamships Limited. It only costs \$30 to operate that company; it is just a paper shell. The reason it is still in existence is because of the sale of those ships to Cuba in 1958-59. The Cubans have paid all the money over, but the last payment of \$440,000 is laying in the Bank of America and has been frozen by the United States government. And now with the interest accrued on that it amounts to over \$1 million. Here we are again the victims of American foreign policy. They have stolen our money. What are you doing about collecting it or getting it released?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am glad Mr. Benjamin raised that particular matter, because I guess it sort of demonstrates that two minds can think alike. We have identified this and have made representations to the United States. Let us say this, that it is high on the list of priorities as an irritant which we believe should be resolved. We are going to continue to pursue it.

**Mr. Benjamin:** It would only be fair then to freeze \$1 million worth of assets that the Americans have up here: cash assets some railroad or airline has in Canada. If they want to play that game, tit for tat. So much for the "good neighbour" policy.

**Mr. Mazankowski:** That is always a last resort, Mr. Benjamin, but I think you know me well enough that I would rather negotiate to try to work out a deal rather than use the heavy-handed approach, and that is the course we are . . .

**Mr. Benjamin:** Well, negotiations have been going on since the early 1960s.

**Mr. Mazankowski:** No, that is not right; that is the problem. It has been sort of a forgotten thing. We have renewed our efforts and we are revisiting the issue. I am satisfied that we will be able to resolve it satisfactorily.

**Mr. Benjamin:** On the At-and-East freight subsidy that Mr. Rompkey raised, I appreciate the Minister's support for these programs as much as mine, if not more, but the budget does

[Traduction]

tions, et nous essayons de trouver un mode de remboursement aussi raisonnable que possible.

**M. Benjamin:** Lorsqu'elle remboursera cet argent, si elle le rembourse, la compagnie devra-t-elle rembourser les intérêts sur les sommes dont elle a disposé depuis 1980?

**M. Mazankowski:** Non.

**M. Benjamin:** J'aimerais moi aussi profiter d'une pareille aubaine.

**M. Mazankowski:** Eh bien, tout cela a une influence sur les tarifs de transport des marchandises. Comme vous le savez, monsieur Benjamin, selon la nouvelle Loi sur le transport des grains de l'Ouest, tous les coûts supplémentaires subis par les chemins de fer peuvent justifier une augmentation des tarifs de transport des marchandises, et tout cela a donc son importance. Je sais que M. Blaikie attend impatiemment de mettre au défi d'étendre les activités à Winnipeg, à Transcona et je ne sais où, et tout cela a un rapport.

**M. Benjamin:** Encore une chose. Le budget prévoit la mise en vente de plusieurs sociétés, parmi lesquelles le CN (West Indies) Steamships Limited. Les coûts d'exploitation de ces compagnies ne s'élèvent qu'à 30\$; elles n'existent que sur papier. Si elles existent encore, c'est à cause des navires que nous avons vendus à Cuba en 1958-1959. Les Cubains nous ont payés, mais le dernier versement de 440,000\$ est entre les mains de la *Bank of America* saisi par le gouvernement américain. Avec les intérêts, le fonds s'élève maintenant à plus d'un million de dollars. Nous voici encore une fois victime de la politique étrangère américaine. Les États-Unis nous ont volé notre argent. Qu'allez-vous faire pour le récupérer?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je suis heureux que M. Benjamin ait posé cette question, parce que cela démontre en quelque sorte que deux esprits peuvent se rencontrer. Nous avons fait part à l'administration américaine de nos griefs à ce propos. Disons simplement que c'est un des irritants qui doit être résolu rapidement. Nous allons continuer à nous en occuper.

**M. Benjamin:** Nous serions en droit de saisir des biens américains au Canada d'une valeur d'un million de dollars, de saisir un compte de liquidités appartenant à une société de chemin de fer ou à une ligne aérienne au Canada. Si les États-Unis veulent jouer à ce jeu-là, rendons-leur la pareille. Et tant pis pour la politique du «bon voisinage».

**M. Mazankowski:** C'est un dernier recours possible, monsieur Benjamin, mais vous me connaissez assez, je pense, pour savoir que je préfère négocier une entente plutôt que de recourir à la manière forte, et c'est ce que . . .

**M. Benjamin:** Mais nous négocions maintenant depuis le début des années 1960.

**M. Mazankowski:** Non, ce n'est pas exact, et c'est bien le problème. On a un peu oublié l'affaire. Nous l'avons remise sur la table et nous avons renouvelé nos efforts. Je suis sûr que nous pourrions obtenir satisfaction.

**M. Benjamin:** À propos des subventions au transport des marchandises pour l'Atlantique et l'Est, dont a parlé M. Rompkey, je comprends que le ministre appuie ces program-

*[Text]*

not seem to agree with it. The budget says that the At-and-East subsidies cost roughly \$40 million and may discourage shipments of grain and flour by the most efficient mode. What the devil does the Department of Finance mean by that, or have they told you?

• 2035

**Mr. Mazankowski:** Well, it is not only the Department of Finance. There have been others that have questioned the effectiveness and the efficacy of the At-and-East rates, and even the Atlantic Provinces Economic Council and the Transportation Council have suggested that perhaps the issue should be examined.

What is being proposed under the Nielsen task force review is that the At-and-East rates should be capped at the level of the \$40 million just as the Crow subsidy has been capped. That is a matter that will be taken into consideration.

**Mr. Benjamin:** Yes, well, tell that to the Ports of Halifax and Saint John and the milling wheat growers and the flour millers in Canada, and I hope you have as much success with them.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Benjamin, I think you will agree that conditions are not the same in 1985 as they were in the 1960s, and of course I think that what is being suggested is that the program be reviewed. The recommendation has been made to cap it at the existing \$40 million because there are people who complain about the fact that it militates against the movement of grain by laker, which is obviously a cheaper mode of transport. So I think it is only reasonable that those be examined.

**Mr. Benjamin:** The future of VIA Rail has us all concerned. The new directions for Canada Mr. Wilson brought down call for the full cost recovery on the Quebec-Windsor corridor, that it be self-sufficient. Do you have any figures now on that specific part of VIA Rail's operation? I appreciate that there would be a much worse situation in other sections of its system, but what is their cost recovery on the Quebec-Windsor corridor?

The other thing—one thing that scares me because it sounds like Otto Lang renewed—is the “Use it or lose it” phrase in the budget papers. Would the Minister not agree that as long as you keep running passenger trains with old equipment and slow schedules and you run them late enough and slowly enough and dirty enough so nobody gets on them then of course you can abandon them? Would it not make more sense to make a fast investment in new equipment... I am thinking particularly here in transcontinental equipment, which reduces operating costs anywhere from 20% to 50%—and then see whether they pass the use-it-or-lose-it test? Putting the use-it-or-lose-it test on now surely stacks the deck against VIA Rail until such time as they have these faster and newly equipped trains. It would seem to me that Mr. Wilson has this backwards when it comes to dealing with VIA Rail and the budget.

*[Translation]*

mes autant que moi, et peut-être même plus, mais le budget ne semble pas en accord avec son point de vue. Il est dit dans le budget que ces subventions coûtent approximativement 40 millions de dollars et qu'elles ont peut-être pour effet de décourager le transport des grains et de la farine par des moyens plus efficaces. Le ministère des Finances vous a-t-il expliqué ce qu'il entend par là?

**M. Mazankowski:** Il n'y a pas que le ministère des Finances. D'autres ont remis en question l'efficacité et l'efficience des tarifs Atlantique et Est, et même le Conseil économique des provinces de l'Atlantique et le Conseil des transports ont laissé entendre qu'il conviendrait peut-être d'examiner la question.

Le groupe d'étude Nielsen propose de plafonner les subventions aux tarifs Atlantique et Est à 40 millions, comme on l'a fait pour les subventions du Nid-de-Corbeau. Cette suggestion sera examinée.

**M. Benjamin:** Oui, eh bien allez le dire aux ports d'Halifax et de Saint-Jean, aux producteurs de blé à farine, aux minoteries canadiennes, et je vous souhaite bonne chance.

**M. Mazankowski:** Monsieur Benjamin, vous conviendrez j'en suis sûr que la situation en 1985 n'est plus ce qu'elle était dans les années 1960, et je pense que ce que l'on a suggéré, c'est un réexamen du programme. On a recommandé de plafonner les subventions au niveau actuel de 40,000,000\$ parce que certaines personnes se plaignent du fait qu'elles découragent le transport du grain par bateaux lacquiers, qui coûte évidemment moins cher. Il me semble donc tout à fait raisonnable d'examiner cette possibilité.

**M. Benjamin:** L'avenir de VIA Rail nous préoccupe tous. Lorsqu'il a présenté les nouvelles directions qu'il voudrait imprimer au Canada, M. Wilson a dit que le corridor Québec-Windsor doit viser à la récupération totale des coûts, à l'autonomie financière. Pouvez-vous nous donner des chiffres sur cet aspect des opérations de VIA Rail? Je comprends bien que la situation est encore beaucoup plus grave sur d'autres tronçons, mais quel est actuellement le taux de récupération des coûts dans le corridor Québec-Windsor?

Une autre chose qui m'effraie, parce que j'ai l'impression de voir surgir le fantôme d'Otto Lang, c'est l'apparition dans le budget de l'expression «utilisez-le ou vous le perdrez». Le ministre reconnaît-il que tant que les trains de passagers seront vieux et lents, qu'ils seront suffisamment en retard, et suffisamment sales pour que personne ne les prenne, il sera facile de les laisser tomber? Ne faudrait-il pas plutôt investir rapidement dans l'achat de nouvel équipement, et je pense ici particulièrement à l'équipement sur la voie transcontinentale, grâce auquel les coûts d'exploitation peuvent diminuer de 20 à 50 p. 100, et voir ensuite si les passagers s'en servent? Il est certain que si VIA Rail est soumise au test de l'utilisation avant de disposer de trains neufs et plus rapides, elle part avec un handicap. Il me semble que dans le cas du budget de VIA Rail, M. Wilson a mis la charrue avant les boeufs.

## [Texte]

Are you going to hold still for that or are you going to see to it that VIA is able to start ordering that equipment—they will need a two- or three-year lead time—and there will be no use-it-or-lose-it criteria until such time as those re-equipped passenger trains are in service?

**Mr. Mazankowski:** No, I do not think Mr. Wilson has it all backwards. I think the two go hand in hand. I think it is pretty clear that we have made a commitment that we are going to acquire as soon as we can get the consortium to finalize the kind of equipment we want to utilize, particularly on the transcontinental service. As soon as that is finalized we will be ordering new rolling stock.

You are right; it will take a two- or three-year lead time, but we have made it very clear that we were going to revitalize the rail passenger service in this country by a very aggressive marketing plan to increase the ridership, to improve the reliability, to put VIA on a more sound financial footing, to give it a legislative mandate to provide a realistic cost base from which to operate. We can then all have confidence in that cost base, knowing that the costs for operating the service are in fact real and not inflated and not on a cost-plus formula, which has been outdated.

• 2040

We are going to acquire, as I said, new equipment as we go along. There is new equipment on the corridor. The fact of the matter is that if we do not signal to the Canadian people that by doing all these things and improving the service and bringing on new attractive, efficient and productive rolling stock... I mean, surely we are going to have to stop the haemorrhage or there is not much point in proceeding. So it only follows that if you are going to bring on new equipment that is going to reduce your operating costs it should necessarily follow that you are going to reduce the amount of requirement from the federal treasury.

Now, a lot of people are critical of the fact that there are savage cuts in VIA. May I remind the committee, Mr. Chairman, that the federal government provided some \$398 million toward the operations of VIA for the last year. We have a budget of \$600 million for this fiscal year; it will be \$500 million for the next fiscal year, \$500 million for the year after that, \$450 million the year after that, and \$400 million going into the decade. At that time we should have new equipment in service that will, combined with the aggressive marketing plan, we believe the resurgence in ridership, a new costing order, a new clear legislative mandate... We believe that by that investment we will be able to bring the federal contribution down to a manageable level. That is precisely the game plan that you described, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I am glad to hear that. I will help you keep a hot, sharp eye on Treasury Board.

Mr. Chairman, the Minister and government have made new appointments to the board of directors of Air Canada.

## [Traduction]

Allez-vous rester muet sur cette question ou allez-vous faire en sorte que VIA puisse commencer à passer ses commandes d'équipement, il lui faudra un délai de 2 à 3 ans, et faire en sorte qu'elle ne soit soumise au test de l'utilisation qu'après avoir pu rééquiper ses trains de passagers?

**M. Mazankowski:** Non, je ne pense pas que M. Wilson a mis la charrue devant les boeufs. Je pense que les deux choses vont de pair. Il me semble qu'il est assez clair que nous nous sommes engagés à acheter l'équipement nécessaire, surtout pour le service transcontinental, dès que nous aurons pu former un consortium. Dès que cela sera fait, nous commanderons le nouveau matériel roulant.

Vous avez raison, il faudra compter 2 ou 3 ans, mais nous avons dit clairement que nous allons revitaliser le service ferroviaire passagers au Canada grâce à un plan de marketing très dynamique visant à accroître le trafic-passagers, à améliorer la fiabilité, à assainir la situation financière de VIA, à lui donner un mandat législatif qui lui permette de fonctionner sur une base de coûts réaliste. Nous pouvons donc tous être rassurés quant à la validité de cette base de coûts, sachant que les coûts d'exploitation du service sont réels et non pas gonflés au moyen d'une formule de majoration des coûts qui est périmée.

Comme je l'ai déjà dit, nous allons acheter du nouveau matériel au fur et à mesure. On utilise déjà du nouveau matériel dans le corridor. Le fait reste que, si nous ne faisons pas comprendre aux Canadiens que tout ce que nous faisons pour améliorer le service et acquérir du matériel roulant plus attrayant, plus efficace, plus productif... Vous savez, nous allons devoir arrêter l'hémorragie, sans quoi il ne sert à rien de continuer. Il s'ensuit donc que, si vous faites l'acquisition de nouveau matériel qui vous permettra de réduire vos coûts d'exploitation, vous allez en même temps réduire le montant des crédits demandés au Trésor fédéral.

De nombreuses personnes nous accusent d'avoir effectué des coupures sauvages dans les services de VIA. Monsieur le président, j'aimerais rappeler au Comité que le gouvernement fédéral a versé, l'an dernier, 398 millions de dollars au budget d'exploitation de VIA. Nous prévoyons un budget de 600 millions pour l'exercice fiscal en cours; il y aura 500 millions de dollars pour le prochain exercice, 500 millions de dollars l'année d'après, 450 millions de dollars l'année d'après et 400 millions de dollars encore pour le dernier exercice de la décennie. À ce moment-là, nous devrions avoir en service du nouveau matériel qui, avec un plan de commercialisation plus dynamique, permettra d'augmenter le nombre de voyageurs et de réduire les coûts conformément à un mandat législatif clair... Nous croyons qu'en consentant cet investissement nous pourrions amener la contribution du gouvernement fédéral à un niveau plus raisonnable. C'est exactement le plan que vous avez décrit, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je suis heureux de l'entendre. Je vais vous aider à surveiller très étroitement le Conseil du Trésor.

Monsieur le président, le ministre et le gouvernement ont nommé de nouveaux titulaires au conseil d'administration

## [Text]

One member of that board, Mr. Peter Bawden, a former member of this place, is quoted in the press as saying that Air Canada should be sold, or part of it should be sold. Can the Minister tell us what his plans or the government's policy are in that matter? Do Mr. Bawden's comments reflect government policy or his policy? If they do not, why would you have somebody on the board of directors of a publicly owned national airline that does not believe in it? Is that not like putting a coyote in charge of the chicken coop?

**Mr. Mazankowski:** No, Mr. Chairman, not at all. I think Mr. Bawden is quite free to talk about the future of Air Canada. It has been talked about by the employees of Air Canada. A group of something like 3,000 employees talked about the need to allow private investors to invest in Air Canada. As a matter of fact, they made a strong pitch for the fact that the employees of the company should have a stake and a role in the ownership of Air Canada. There is nothing wrong with that kind of public debate. I am surprised that a member like Mr. Benjamin, who believes in democracy and lots of vigorous public debate, would take issue with it.

The government does not have a fixed policy as to the future of Air Canada. I can say this to you, sir: We do have a problem in terms of a declining debt-equity ratio. We are at about 73:27. If you recall, sir, I think we had a recapitalization of Air Canada back in about 1977 when the debt-equity ratio was at that level. So we are faced with that problem again. It really means there is going to have to be an injection of cash, either from the government or from the private sector. That is the real problem Air Canada faces today; that is the real serious problem it faces.

**The Chairman:** That is your 15 minutes. Mr. Forrestall wants to make a comment, and then Mr. Gray. He says his comment is less than two minutes—or is it five minutes now? Anyway, lead away.

**Mr. Forrestall:** I wanted, Mr. Chairman, just to make a relatively brief observation. The committee is full tonight. We have representatives of all three parties, and that is a welcome change from the norm. I think it is attributable to the fact that for the first time in the history of Parliament the Minister has come in front of the committee to address, so quickly after the presentation of a major budget, the impact of the provisions of that budget on his department. And when it is the Department of Transport, which affects so many of our lives so directly and in so many diverse ways, region by region and nationally, it is to be commended.

• 2045

I am not particularly addressing the Minister tonight, rather I am addressing the committee itself. The committee is to be congratulated in its initiative. I would hope that the remarks I place on the record, and that is what they are for, might be noted by other departments, other Ministers, other ministries, because I think, Mr. Chairman and members of the committee, we are embarked upon a new process, a different course of action, and I think this is a demonstration of that.

## [Translation]

d'Air Canada. Un des membres de ce conseil, M. Peter Bawden, ancien député, aurait dit, d'après les journalistes, que la société Air Canada doit être vendue, du moins en partie. Le ministre peut-il nous dire quels sont ses projets ou quelle est la politique du gouvernement à cet égard? Les commentaires de M. Bawden reflètent-ils la politique du gouvernement ou celle du ministre? Sinon, pourquoi aurait-on nommé au conseil d'administration d'une société aérienne nationale appartenant à l'État une personne qui n'y croit pas? Est-ce que ce n'est pas comme introduire le loup dans la bergerie?

**M. Mazankowski:** Non, monsieur le président, pas du tout. M. Bawden est tout à fait libre de parler de l'avenir d'Air Canada. Les employés d'Air Canada eux-mêmes en ont parlé. Quelque 3,000 employés ont parlé de la nécessité de permettre aux investisseurs privés d'investir dans Air Canada. En fait, ils ont même soutenu que les employés de cette société devraient pouvoir être co-propriétaires d'Air Canada. Ce genre de débats publics est tout à fait sain. Je m'étonne de constater qu'un député comme M. Benjamin qui croit au régime démocratique et aux débats publics vigoureux s'élève contre cela.

Le gouvernement n'a pas de politique définitive en ce qui concerne l'avenir d'Air Canada. Je peux toutefois vous dire, monsieur, que le déclin du ratio d'endettement, qui s'établit actuellement à 73:27, constitue un sérieux problème. Vous vous souviendrez, monsieur, qu'en 1977 nous avons dû recapitaliser Air Canada du fait que son ratio d'endettement atteignait ce même niveau. Nous nous retrouvons maintenant devant le même problème. Cela signifie que le gouvernement ou le secteur privé devront y injecter des fonds. Voilà le problème très sérieux auquel fait face Air Canada aujourd'hui.

**Le président:** Vos 15 minutes sont écoulées. M. Forrestall voudrait faire un commentaire et je vais accorder la parole à M. Gray. M. Forrestall dit qu'il en a pour deux minutes, ou est-ce cinq minutes maintenant? Allez-y.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je vais faire un commentaire relativement court. Tous les membres du Comité sont présents ce soir. Nous comptons des représentants des trois partis et c'est là une nette amélioration. C'est sans doute attribuable au fait que pour la première fois dans l'histoire du Parlement, un ministre a accepté de comparaître devant un Comité, si peu de temps après la présentation d'un grand budget, pour parler de l'incidence des dispositions de ce budget sur son ministère. Il convient de le souligner quand il s'agit du ministère des Transports qui touche la vie d'un si grand nombre de Canadiens dans toutes les régions.

Et pour ce soir je m'adresse au Comité plutôt qu'au ministre. Je tiens à féliciter le Comité de cette initiative. J'espère que mes commentaires qui figureront au compte rendu, j'y compte bien, pourront être cités par d'autres ministres puisque je crois, monsieur le président et distingués membres du Comité, que cela illustre bien le fait que nous entrons dans une ère nouvelle.

[Texte]

I thank the Minister for coming. I welcome his participation and I particularly welcome the distinguished deputy minister who is sitting with the Minister this evening. I hope it is a practice that this committee might adopt as a matter of course and that other committees, other ministries, might take note of what we are doing tonight. What we have heard from Mr. Rompkey and Mr. Benjamin I think augurs well for the future of the work of this committee. It certainly gives the Minister good and well notice of the concerns of people from all parts of the country. I simply thought and felt that, because it is somewhat historic and auspicious, the occasion for the meeting this evening should be noted. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I wonder if I might just clarify a point, or perhaps answer a part of the question that I failed to answer for Mr. Benjamin. Just to make sure there may be no mistake about the figures I gave with respect to VIA's budget, and I may have missed one year, I can tell you that the budget we have for 1985-86 is \$600 million; 1986-87, \$500 million; 1987-88, \$500 million; 1988-89, \$450 million and 1989-90, \$400 million.

With respect to the cost recovery on the corridor, Mr. Benjamin, it ranges anywhere from 30% to 55%, 60%. You have to bear in mind that is using the old costing order methodology.

**Mr. Benjamin:** On the costing order, by the way, how are your negotiations going?

**Mr. Mazankowski:** Well, it would be my hope that we will be bringing in a piece of legislation that will pretty clearly identify the kind of costing we intend to follow. Also, it should give VIA the kind of mandate we believe it requires, the independence it requires, and the clout it requires to deal with both the government and railways.

**Mr. Benjamin:** When? In the fall?

**Mr. Mazankowski:** It is in the drafting stages right now and presumably it will be in the fall, the Via Rail Canada Act.

**Mr. Benjamin:** The Via Rail Canada Act...

**Mr. Mazankowski:** It will be broader than that, Mr. Benjamin.

**The Chairman:** I am moving right along because time is short. The remarks by Mr. Forrestall and Mr. Benjamin were fine. Very relevant. This is a budget operation so everything is pretty wide open. We are going to have VIA with us on Thursday, and other areas—Air Canada. Some of these things are going to be pursued further in other committee hearings so we want to try to focus on the budget, although I know it is wide open.

Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I too would like to welcome you here tonight to the Transport committee. I will try to keep my time to a minimum, Mr. Chairman. Also, I think it would be best for me, coming from the eastern part of Quebec, if I address my questions as representing the eastern part of Quebec and also the Maritimes.

[Traduction]

Je remercie le ministre d'avoir accepté de comparaître devant le Comité. Je suis heureux qu'il puisse être des nôtres et je tiens à souhaiter la bienvenue au distingué sous-ministre qui l'accompagne ce soir. J'espère que le Comité en fera une habitude et que les autres comités suivront l'exemple que nous donnons ce soir. Les commentaires de M. Rompkey et de M. Benjamin me portent à envisager avec optimisme les futurs travaux du Comité. Ils ont certainement donné au ministre une très bonne idée des préoccupations des Canadiens de toutes les régions du pays. J'ai jugé qu'il convenait de souligner l'aspect historique et très encourageant de la séance de ce soir. Merci, monsieur le président.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'aimerais apporter des précisions et compléter une réponse que j'ai donnée à M. Benjamin. Pour éliminer tout risque d'erreur, je vais redonner les chiffres du budget de VIA parce que je crois avoir manqué une année; le budget pour 1985-1986 est de 600,000,000\$; 1986-1987, 500,000,000\$; 1987-1988, 500,000,000\$; 1988-1989, 450,000,000\$; et 1989-1990, 400,000,000\$.

Monsieur Benjamin, nous récupérons entre 30 et 60 p. 100 des coûts des services dans le corridor. N'oubliez pas que nous utilisons l'ancienne méthode de calcul des coûts.

**M. Benjamin:** En passant, comment progressent les négociations sur la méthode d'établissement des coûts?

**M. Mazankowski:** J'espère pouvoir présenter un projet de loi qui indiquera très clairement la méthode de calcul des coûts que nous utiliserons. Ce projet de loi donnera aussi à VIA le mandat, l'indépendance et le pouvoir dont elle a besoin pour traiter avec le gouvernement et les compagnies ferroviaires.

**M. Benjamin:** Quand? À l'automne?

**M. Mazankowski:** Nous avons commencé à rédiger la Loi sur VIA Rail Canada et elle devrait être présentée à l'automne.

**M. Benjamin:** La Loi sur VIA Rail Canada...

**M. Mazankowski:** Elle aura une portée beaucoup plus vaste que cela, monsieur Benjamin.

**Le président:** J'essaie d'accélérer les choses parce que le temps nous presse. Les commentaires de M. Forrestall et de M. Benjamin étaient très pertinents. Nous étudions le budget et les sujets sont quasiment illimités. Nous entendrons les représentants de VIA jeudi et ensuite ceux d'Air Canada. Certaines de ces questions pourront être examinées plus en profondeur au cours de séances ultérieures du Comité et nous devrions donc limiter nos commentaires au budget.

Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je tiens, moi aussi, à vous souhaiter la bienvenue ici ce soir. Monsieur le président, je vais essayer d'être bref. Comme je viens de l'est du Québec, je vais poser mes questions en ma qualité de représentant de cette région et des Maritimes.

[Text]

• 2050

As you know, sir, with the air transport situation, with the rail transport and marine services, in regions like ours, which are probably, we would say, underpopulated, if we talk of cost recovery and what not, it is very difficult for us to say either CN or Air Canada—Air Canada is non-existent in the Gaspé Peninsula; we deal with other carriers . . . the question is often raised with me by people I meet from the rural areas of how can we, with a lower population, expect to pay the costs of the larger centres?

About our new budget, Mr. Minister, I wonder if you could explain, probably in general terms, if we talk about the airports on the Gaspé, on the Magdalen Islands, the smaller centres—I can speak for my colleague from Moncton, in New Brunswick. When we have the smaller centres that do not have good service, be it rail or air transport, what are your plans for the end of the 1980s, going into the 1990s? How can we develop? If I can use the example of the Magdalen Islands, a fishing community that definitely needs air transport services to sell its produce, they can be self-sufficient as any other region in Canada. The people from the Gaspé, the people from parts of the Maritimes that are not covered by rail service or that have poorer schedules or what not . . . could you tell us this evening how our isolated areas fit into your scheme or the government's plans for the years coming?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, that is always a major challenge. I think the fact that we are pursuing a policy of freeing up the regulatory system in itself will do a lot to allow new, innovative services to begin, to bring on new operators to provide a service. For the first time in our bilateral negotiations we are asking that the very important element of regional development or regional economic expansion be taken into consideration in the negotiating process on transborder flights. We are a trading nation; we are an exporting nation. The United States is our best trading partner. I look at the Atlantic region, for example, and it seems to me we have to open up more access to, and more routes that serve, Atlantic Canada and the eastern seaboard of the United States. We believe in tourism, in enhancing trade, that will be a very, very positive development. So quite contrary to the views some people hold, the very rigid regulated system we have had has really in effect militated against areas like the Atlantic region. We think there are entrepreneurs who are prepared to provide that kind of service.

We also believe in providing that kind of service we have an opportunity to employ Canadian aero-technology. It seems the DASH-8 and the DASH-7 types of aircraft are really suitable to providing that kind of commuter service.

About the other modes of service, as I have said, we are not backing away from our support under the Atlantic freight rates assistance program or the Maritime Freight Rates program. That is going to continue. We still are prepared to support air services in some of those areas where it is not viable to do so. We are supporting those air services through the form of a subsidy. We believe we have an obligation. Those

[Translation]

Comme vous le savez, monsieur, ces régions sont sous-peuplées et lorsque nous parlons de récupération des coûts pour les services de transport aérien, ferroviaire ou maritime, les gens des régions rurales demandent souvent comment ils peuvent, avec une population plus faible, assumer une part aussi grande des coûts que les grands centres surtout en ce qui concerne les services du CN ou d'Air Canada, en fait Air Canada ne dessert pas la péninsule de Gaspé, nous avons recours à d'autres transporteurs?

Monsieur le ministre, je me demande si vous pouvez nous dire de façon générale quelle sera l'incidence du nouveau budget sur les aéroports de Gaspésie, des îles de la Madeleine et des plus petits centres; cela intéresse aussi mon collègue de Moncton au Nouveau-Brunswick. Les plus petits centres n'ont pas accès à de bons services de transport ferroviaire ou aérien, et j'aimerais savoir quels sont vos plans pour la fin des années 80 jusqu'en 1990? Quelle amélioration pouvons-nous attendre? Les îles de la Madeleine, par exemple, c'est une collectivité de pêcheurs qui a certainement besoin de services de transport pour pouvoir vendre ses produits et atteindre à l'autonomie comme toutes les autres régions du Canada. Les habitants de Gaspésie, de toutes les régions des Maritimes, qui n'ont pas accès aux services ferroviaires ou qui ont un moins bon service . . . Pouvez-vous nous dire quelles mesures le gouvernement prévoit prendre dans les années à venir en ce qui concerne les régions isolées?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, c'est toujours un défi énorme à relever. J'estime que la déréglementation du système que nous avons amorcé contribuera de façon appréciable à l'implantation de nouveaux services novateurs et à l'arrivée de nouveaux exploitants. Pour la première fois dans l'histoire des négociations bilatérales, nous demandons que le processus de négociation sur les vols transfrontaliers tiennent compte de critères très importants touchant l'expansion économique régionale. Nous sommes un pays commerçant et exportateur. Les États-Unis sont notre meilleur partenaire commercial. Quand je songe à la région de l'Atlantique, par exemple, je constate que nous devons améliorer le réseau routier qui dessert cette région du pays et la côte est des États-Unis. Nous croyons au tourisme, à l'amélioration du commerce et cela aurait une incidence appréciable. Contrairement à ce que pensent certaines personnes, le système de réglementation très rigide que nous avons eu a nui au développement de la région de l'Atlantique. Nous croyons qu'il y a des entrepreneurs qui seraient prêts à assurer ce genre de service.

Nous croyons aussi qu'en assurant ce genre de service, nous pouvons utiliser la technologie aéronautique canadienne. Il me semble que les avions DASH-8 et DASH-7 sont très bien adaptés au service sur courte distance.

Pour ce qui est des autres modes de service, je répète que nous ne songeons pas mettre fin au programme de subvention du fret marchandises dans l'Atlantique ou dans les Maritimes. Les deux programmes seront maintenus. Nous sommes toujours disposés à subventionner les services aériens dans les régions où ils ne seraient pas rentables autrement. C'est pourquoi nous accordons des subventions. C'est pour nous un

## [Texte]

kinds of subsidies should be clearly identified so we know, and the taxpayers of Canada know, what they are, so they are not buried. I think by freeing the system up and by encouraging the entrepreneurship of Canadians, and with the government being there playing the role of a facilitator rather than intervening, we can look forward to some new services and we can look forward to the industry responding to the needs of the travelling public.

• 2055

**Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** One more question. Far be it for me to summarize the words of the Minister, but can I assume from the statement that areas like mine on the Gaspé Peninsula, the Magdalen Islands, and other areas of the Maritimes—often, Mr. Minister, we get misconstrued with the Atlantic region and the eastern Quebec region—with the changes that have been made with the budget, the services we have in the eastern Quebec area, that people who are interested in shipping their produce, whether it be forest products, fishing or agricultural products, will not not be at a disadvantage because of our new budget?

**Mr. Mazankowski:** I certainly do not want them to be at a disadvantage. We have made some decisions during the November program review. We initiated some efficiencies and some reductions in service that resulted in some rather vigorous objection from the provinces and from the users. We took a second look at it and worked our way around it.

I am not saying we have all the solutions carved in stone, but we all have to do our part in wrestling, grappling with the deficit. But we are not going to do it in such a way that we are going to hurt the regions of the country, we are going to do it in such a way that we hope we can be fair and equitable right across the board. And if we do make an error in judgment, we are prepared to revisit it and look at it to make sure that if there is any damage done we can modify that decision so we will not do the kind of harm that would jeopardize the economic welfare of any part of the country.

I think Mr. Rompkey recognizes that in the case of the south coast of Newfoundland, where we made some decisions to reduce our operating costs and there was some resistance to it, we came back and made those adjustments. We will continue to do that, and I will be relying to a great extent on the input and presentations of the members of this committee and other Members of Parliament.

**Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** May I say, Mr. Chairman, that I am in total agreement with the Minister and that I look forward to working with him for the development of the transportation system in our area.

I would just like to finish with a quote, and of course it was handed down to me, without playing any politics, that in the past what happened we could not ship our produce and we had to pay exorbitant fares to get out to see how the better half lived. But we will be living better in the future.

## [Traduction]

devoir. Nous devons cependant déterminer très clairement quelles sont ces subventions pour que nous sachions qu'elles existent et pour que les contribuables canadiens le sachent. Je crois qu'en libéralisant le système et en encourageant l'esprit d'entreprise des Canadiens, le gouvernement étant là pour jouer un rôle d'appui plutôt que d'intervention, nous pouvons compter sur la prestation de nouveaux services; l'industrie se chargera de répondre aux besoins des voyageurs.

**M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** J'aimerais poser une autre question. Je ne voudrais nullement résumer les propos du ministre, mais puis-je conclure de sa déclaration que dans certaines régions comme la mienne, c'est-à-dire la péninsule gaspésienne, les Iles-de-la-Madeleine et les autres régions des provinces maritimes—souvent confondues, monsieur le ministre, avec la région Atlantique et de l'Est du Québec—les changements apportés au budget entraîneront une réduction des services actuellement dispensés dans l'est du Québec, réduction qui touchera particulièrement les expéditeurs de denrées, de produits du bois, de la pêche ou de l'agriculture?

**M. Mazankowski:** Je ne voudrais certainement pas désavantager ces personnes. Pendant la révision des programmes effectuée en novembre, nous avons pris certaines décisions. Nous avons rendu les opérations plus efficaces et réduit les services, malgré les objections parfois violentes des provinces et des utilisateurs. Nous avons réexaminé la question et pris les décisions qui s'imposaient.

Je ne dis pas que ces décisions soient irrévocables, mais chacun doit faire sa part si l'on veut mâter le déficit. Ce faisant, il faudra voir à ne pas nuire aux régions du pays et nous espérons pouvoir le faire d'une façon juste et équitable, sans exception. Si nous commettons des erreurs de jugement, nous sommes prêts à revenir sur nos décisions et s'il y a des dégâts, nous apporterons les correctifs requis de sorte qu'il n'en résultera pas de répercussions négatives pour l'économie de l'ensemble du pays.

M. Rompkey serait d'accord avec moi, je crois, pour dire qu'en ce qui concerne la côte sud de Terre-Neuve, où nous avons décidé de réduire les frais de fonctionnement malgré l'opposition manifestée, nous sommes revenus sur notre décision et avons rajusté en conséquence. Nous continuerons de procéder ainsi dans une large mesure grâce à l'apport des membres du Comité et des autres députés.

**M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, permettez-moi de dire que je suis totalement d'accord avec le ministre et que je suis tout à fait disposé à collaborer avec lui afin d'assurer l'expansion du système de transport dans la région.

Pour terminer, j'aimerais citer, sans esprit partisan, une déclaration selon laquelle, par le passé, il nous était impossible d'expédier nos produits et il fallait payer des prix exorbitants pour se déplacer et constater quel était le mode de vie des mieux nantis. J'ajouterais à cela qu'à l'avenir, la qualité de vie de tous les Canadiens sera améliorée.

[Text]

**The Chairman:** That is a good comment to close your contribution at this stage, Mr. Gray.

We still have not gone the full 15 minutes for the sort of collective spokesmen for the government side.

Je sais que M. Jourdenais voudrait poser une question sur VIA Rail; peut-être, si vous avez beaucoup de questions sur VIA Rail

you could wait until Thursday. And you also have to meet some reporters. So if you want to ask a couple of quick ones... but VIA is here Thursday. Mr. Cochrane was technically ahead of you and we are now off the 15-minute rule. We had 18 minutes, 16 minutes, and we still have not done the 15 over here. We are now on 9, just to keep it switching back and forth so all members can have a chance, because a couple of the members technically are not members of the committee, and if they are not technically members of the committee or alternates, then they have to wait, but they still have a turn. That is why I want to speed it up.

**M. Jourdenais:** Merci monsieur le président. Merci monsieur le ministre d'être venu. Mon inexpérience me dit que normalement à la suite de la présentation du Budget, les ministres... on les cherchait! Vous, vous avez montré que vous étiez brave et vous nous avez rencontrés, et vous avez surtout fait face à l'opposition très négative que je vois depuis trois jours dans ce Parlement.

*Let me not start politics please, I do not have the time!* Après la question de M. Benjamin concernant VIA Rail, au commencement de l'année il y a eu des discussions à la Chambre à la suite de questions posées au ministre d'État, concernant une usine qui serait construite, pour la réparation, l'entretien des trains de VIA Rail. Est-ce que la décision a été prise de la construire? Et où sera-t-elle construite si elle est construite?

**Mr. Mazankowski:** Are you talking about the Montreal maintenance facility?

**Mr. Jourdenais:** Right.

**Mr. Mazankowski:** The Montreal maintenance facility is deferred. It certainly has not been cancelled. I am not in a position at this time to indicate firmly whether the project will go ahead.

• 2100

Part of the difficulty is with the constraints of the capital budget. We want to make sure we have the kind of cashflow necessary to ensure that the equipment comes onstream, and I think it is fair to say that an improved facility is going to be required. It will probably be phased in. But I cannot say at this time because of the necessity of ensuring that we have adequate cashflow to meet the equipment needs we intend to order.

**M. Jourdenais:** Est-ce qu'en attendant les réparations vont se faire à l'usine de Pointe St-Charles comme c'est le cas présentement?

[Translation]

**Le président:** Monsieur Gray, cela met fin à votre intervention de façon fort pertinente.

Les représentants de la majorité n'ont pas épuisé les 15 minutes qui leur ont été accordées.

I am aware that Mr. Jourdenais would like to ask a question about VIA Rail, so if you have a great deal of questions about VIA Rail,

vous pourriez peut-être attendre jusqu'à jeudi. Je sais que vous devez également rencontrer certains journalistes. Si vous voulez poser quelques brèves questions, allez-y, mais n'oubliez pas que les représentants de VIA seront ici jeudi. Techniquement parlant, M. Cochrane avait la parole avant vous. Nous ne respectons plus la règle des 15 minutes, car certains ont parlé pendant 18 minutes, et d'autres pendant, 16, et du côté de la majorité, on n'a pas épuisé les 15 minutes accordées. Nous sommes actuellement à 9 minutes et nous nous efforcerons de permettre à tous les députés de poser leurs questions. Certains ne sont ni membres réguliers du Comité ni membres suppléants et ils devront donc attendre, mais nous pourrions les accommoder. Voilà pourquoi je veux accélérer les choses.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman. Thank you for coming, Mr. Minister. I am inexperienced and thought that normally, after a budget was presented, ministers were hard to come by! However, you have shown how brave you are and you have been willing to meet us, unafraid of the very negative opposition we have seen over the last three days in the House of Commons.

I do not wish to get into politics, please, because I do not have the time! Following up on the question asked by Mr. Benjamin about VIA Rail, at the beginning of the year, there were discussions in the House of Commons which resulted from questions asked by the Minister of State about a plant which would be built, and which would be used for repairing and maintaining VIA Rail trains. Have you decided to go ahead and build this plant and if so, where will it be built?

**M. Mazankowski:** Vous parlez des installations d'entretien de Montréal?

**M. Jourdenais:** Exactement.

**M. Mazankowski:** La construction du centre d'entretien de Montréal a été reportée, mais elle n'a certainement pas été annulée. Je ne puis vous dire actuellement si la construction aura lieu.

Les difficultés tiennent en partie aux contraintes du budget d'immobilisations. Nous voulons nous assurer d'avoir les liquidités nécessaires pour assurer la mise en service de l'équipement et je crois que l'on peut dire sans se tromper qu'il faudra construire des installations améliorées. Cela se fera peut-être par étapes, mais je ne saurais dire aujourd'hui même parce qu'il faut s'assurer qu'il y aura les fonds nécessaires à l'acquisition des nouvelles pièces d'équipement requises.

**Mr. Jourdenais:** In the meantime, are repairs going to be performed at the Pointe St-Charles plant, as seems to be the case right now?

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** That is right.

**M. Jourdenais:** La décision est-elle prise de construire une usine bientôt? Je vous pose une question ici. Lorsque l'on se sera décidé où on la construit à Montréal, est-ce qu'on a pris une décision au sujet des employés qui sont déjà au CN et qui vont être transférés automatiquement avec tous les bénéfices que comporte actuellement leur emploi, comme le genre de travail, l'ancienneté, tous les bénéfices, à savoir exactement comme s'ils étaient toujours au service du CN?

**Mr. Mazankowski:** That is going on, and that is one of the other advantages of transferring employees from CN who have been working for all intents and purposes for VIA. That is one of the advantages which will bring down the cost of operation, again because any work CN does for VIA has a market component in it. So that is one of the ways by which we are going to be able to bring the cost down. There has been quite a substantial transfer of personnel from CN to VIA. That is going on and it is being worked out through a negotiating process between VIA and CN.

Again, to deal with the maintenance centre, a lot of these decisions are not made by the Minister. We have a board of directors, and they are the ones who make the decisions and they are the ones who are going to be making the announcements. VIA Rail is not managed and operated by the Minister of Transport. We have people to do that. They have a mandate to follow. We outline the basic parameters and policies we would like followed. We said we were going to revitalize the rail passenger system in this country. We said we were going to restore services. The services are being restored; the services are being well received and welcomed.

We are saying to Canadian people, now that we have given you the service back, we are going to do our part as the government and as VIA to provide you with good service and improve the on-board service, improve the reliability and improve the ridership through an aggressive marketing plan. At the same time, we are going to be asking you Canadians to make sure you support the system, because 80% of the people of Canada want rail passenger service in this country. We will have to determine whether or not 80% of the people are prepared to ride them.

But given the right environment, given the right approach and the right marketing, we believe the bulk of the services we are putting in place can be retained and will improve on their ridership, will improve on their cost recovery. We are basically saying we are not interested in running empty trains; we are interested in providing a service where the people will respond. It would be our intention to give VIA, under the proposed legislation, the freedom and flexibility to adequately respond to the market demands and the market challenges.

**M. Jourdenais:** Merci beaucoup, monsieur le ministre; je suis convaincu que sous votre gouverne on va certainement passer à travers et très bien. Merci.

[Traduction]

**M. Mazankowski:** C'est exact.

**Mr. Jourdenais:** Have you decided to build a plant in the near future? I also have another question. Once you decide on where in Montreal you will build the plant, what will happen to the employees already with Canadian National? Will they be transferred automatically with all the benefits they actually enjoy, such as, position, seniority and others, so that they retain the same rights as if they were still employed by Canadian National?

**M. Mazankowski:** Cela est en cours et cela constitue aussi un des autres avantages du transfert des employés du CN qui, en fait, travaillent pour le compte de Via. C'est un des facteurs qui permettront de réduire les coûts d'exploitation, parce que tous les travaux effectués par le CN pour le compte de Via comportent un élément de concurrence. C'est donc un moyen de réduire les coûts. Un nombre assez important d'employés du CN ont été transférés à Via. Ces transferts sont en cours et font l'objet de négociations entre les deux sociétés intéressées.

Pour en revenir à la question du centre d'entretien, je vous répondrais que bien qu'étant Ministre, je ne suis pas appelé à prendre bon nombre des décisions dont vous parlez. Il existe un conseil d'administration qui est chargé de prendre les décisions et de les annoncer par la suite. Ce n'est pas le ministre des Transports qui assure la gestion et l'exploitation de Via Rail, mais plutôt les fonctionnaires qui sont nommés à cette fin et à qui on confie un mandat en conséquence. Le ministère établit les paramètres et les politiques qu'il convient d'appliquer. Nous avons manifesté notre intention de revitaliser le système de transport ferroviaire des passagers au Canada. Nous avons manifesté notre intention de rétablir les services. Certains services ont été rétablis et ont été bien accueillis par le public.

Nous avons fait savoir aux Canadiens que le rétablissement des services faisait partie des initiatives lancées par le gouvernement et par Via en vue d'améliorer le service, dont le service à bord, d'améliorer la fiabilité et d'augmenter le nombre de passagers grâce à un plan de marketing dynamique. Par la même occasion, nous demandons aux Canadiens d'appuyer le système parce que 80 p. 100 des Canadiens veulent que le service ferroviaire de passagers soit maintenu au pays. Reste à savoir si cette tranche de la population est disposée à utiliser ce service.

Si le milieu est favorable, l'approche bonne et la commercialisation efficace, nous croyons qu'il sera possible de maintenir la plupart des services mis en place et d'accroître le nombre de passagers et par le fait même, d'améliorer la récupération des coûts. Essentiellement, nous ne voyons pas pourquoi il faut exploiter des trains vides. Nous voulons fournir un service qui fera l'affaire des Canadiens. Le projet de loi que nous envisageons accordera à Via toute la latitude requise pour répondre de façon adéquate aux forces et aux défis du marché.

**Mr. Jourdenais:** Thank you very much, Mr. Minister. I am convinced that under your administration, we will very easily attain this objective. Thank you.

## [Text]

I have to go, I am sorry. I have a couple of other questions, but I will ask VIA Rail when they are here as witnesses. Thank you.

**Le président:** Vous avez raison, vous avez raison, monsieur Jourdenais.

Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Minister, two events that have happened in the last 48 hours or so are very positive for Atlantic Canada. First of all, there is the advance train. I had an opportunity to ride on part of the system with regard to that and it was well received, particularly in New Brunswick. Also, the reference to the Standing Committee on Transport with regard to CN pensions is very positive. My riding has a great number of CN pensioners, and obviously we are going to benefit as a result of having a look at that particular problem.

• 2105

I have a couple of questions with regard to a number of issues. One concerns the management of airports. I can remember the task force report on airport management that came out in the early 1980s. It probably was initiated during your previous term as Minister of Transport. It said a great deal about local autonomy and local management. It made reference at that time to the fact that if the local management committee felt there was a need for improvement in physical facilities, they would generate some local revenue.

I am a little concerned that perhaps you are on that path. I think it is good to have a local area somewhat responsible for the facility, but I very seldom see anyone give anyone else autonomy without fiscal responsibility. Some of those communities that receive airports are in substandard condition. They are not up to par. We would like to see them in better condition in order to provide service to the public. This may give them an extra burden that will be very difficult to finance, as a result of local revenues.

Is there any thought about that process when you talk about local management? Are there any efforts being made by the government to take care of problems such as that?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I believe this is a very valid concern. I think the report that the hon. member is referring to is the Hagglund study. It was not commissioned by myself. It was released at the time when we were in government. I think one of the basic differences between the thrust of that report and what we are proposing here is the fact that we are talking about cross-subsidization. I think the words "cross-subsidization" never really appeared in the Hagglund study and, as a result, it created some fear.

The fact of the matter is that there are places like Moncton and Saint John that provide feeder traffic to the larger

## [Translation]

Je regrette, mais je dois m'en aller. J'aimerais poser quelques autres questions, mais je les poserai aux représentants de Via Rail. Merci.

**The Chairman:** You are entirely correct, Mr. Jourdenais.

Monsieur Cochrane.

**M. Cochrane:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, il s'est produit au cours des deux derniers jours, deux événements que nous au Canada Atlantique voyons d'un oeil très positif. Tout d'abord, il y a eu le train perfectionné dont j'ai fait l'expérience et je peux vous dire qu'il a été bien accueilli, particulièrement au Nouveau-Brunswick. Deuxièmement, les échanges qui ont eu lieu lors des travaux du Comité permanent des transports au sujet des pensions du CN sont aussi très positifs. Il y a un grand nombre de retraités du CN dans ma circonscription et il est certain que l'étude de cette question aura pour ces personnes des conséquences positives.

J'aurais quelques questions au sujet de divers problèmes. L'une d'entre elles porte sur la gestion des aéroports. Je me rappelle qu'au début des années 80, on a publié le rapport du groupe de travail sur la gestion des aéroports. Ce groupe a probablement été créé pendant que vous étiez ministre des Transports. On y avait beaucoup parlé d'autonomie et de gestion locales. On soulignait à l'époque que si les comités de gestion locaux croyaient qu'il était nécessaire d'améliorer les installations, ils s'arrangeraient pour produire des revenus localement.

Je m'inquiète que vous ayez pris cette voie. Il est bon que les gens de l'endroit soient responsables de ces installations, mais il est rare qu'on accorde de l'autonomie sans que cela s'accompagne de la responsabilité financière. Certaines de ces collectivités se voient confier des aéroports qui ne sont pas en bon état. Les installations ne sont pas conformes à la norme. Nous voudrions qu'elles soient en meilleur état afin de bien servir le public. On confie donc peut-être à ces collectivités un fardeau supplémentaire qu'elles auraient peine à financer à même les revenus locaux.

Lorsque vous parlez de gestion locale, songez-vous à ces faits? Le gouvernement fait-il un effort pour régler les problèmes de cette nature?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, voilà une préoccupation bien légitime. Le député parle probablement de l'étude *Hagglund*. Ce n'est pas moi qui l'ai commandée. Cette étude a été rendue publique à l'époque du précédent gouvernement conservateur. A mon avis, l'une des différences fondamentales entre l'essence de ce rapport et ce que nous proposons ici, c'est le fait que nous parlons de financement compensatoire. Je pense que les mots «financement compensatoire» n'ont jamais été utilisés dans l'étude *Hagglund*, ce qui a suscité des inquiétudes.

De fait, certains aéroports comme ceux de Moncton et de Saint-Jean alimentent en passagers les aéroports plus impor-

## [Texte]

airports, such as Montreal and Toronto. There is no question about that; the larger airports show a profit, the smaller ones do not. We are not getting away from that concept. There is going to be cross-subsidization.

One wonders why the Minister of Transport should have to preside over the allocation and the management of taxis, car rental services, the concessions at all airports. It just seems to me that kind of management and administration could best be handled at a more local level. We think perhaps there would be improved economies of scale; perhaps better marketing, better revenue derived from an airport if it is properly sold and properly marketed. This is what we are mandated to explore.

I know that in places like Edmonton and Calgary—Edmonton, for example, has four airports. The City of Edmonton and the surrounding area want very much to establish a local airport commission. The City of Calgary wants very much to establish a local airport commission, but to work within the overall framework of a national airport system. They know that they are going to have to share some of their excess proceeds with the smaller operations, because it is a national system.

I think two things are important: we want to preserve the national system and we are going to apply the principle of cross-subsidization. I would propose to establish a group or task force to evaluate, to see just precisely what might be the best framework for the achievement of this. It may very well follow a format not unlike the Canada Ports Corporation. It may be a deviation of that, I do not know. But the principle is what we want to achieve.

**Mr. Cochrane:** References have been made with regard to new equipment at both VIA and CN—I believe both are looking at it. I understand that when VIA went to the market they had need for 48 locomotives and picked up 20 from GM. I am a little concerned with regard to Bombardier and its current role, or the role it is about to play, with regard to providing equipment.

Some time ago the mayor of Montreal and the president of Bombardier caused a little ripple through Atlantic Canada with all kinds of boasts about being able to build and service the equipment and so on on a private basis. As you know, the Moncton shops are geared towards—strictly towards Bombardier. We employ 1,138 people at this time. I am a little concerned that Bombardier is perhaps not able to get its act together with regard to the electronic system that goes with its locomotive. Obviously, CN and VIA are concerned.

Has the department been involved in that process of trying to get Bombardier to get its act together so it can compete with GM at least so we will not be dependent upon one supplier for all the equipment in the rail system?

## [Traduction]

tants, comme ceux de Montréal et Toronto. Cela ne fait aucun doute. Les aéroports plus grands font un profit, les petits ne peuvent le faire. Nous ne nions pas ce fait. Il y aura financement compensatoire.

On se demande pourquoi le ministre des Transports devrait s'occuper de la répartition des permis et la gestion des taxis, des services de location d'automobiles, ainsi que des concessions dans tous les aéroports. Il me semble que les autorités locales sont mieux placées pour s'occuper de ce genre de gestion. A notre avis, on pourrait peut-être réaliser des économies d'échelle; il y aurait peut-être une meilleure mise en marché, et des revenus plus considérables pourraient être tirés des aéroports si on en faisait bien la promotion. On nous a donné le mandat d'étudier ces questions.

Je sais que dans certains endroits comme Edmonton et Calgary—à Edmonton par exemple, il y a quatre aéroports. La ville d'Edmonton et les municipalités environnantes désirent fortement créer une commission aéroportuaire locale. La ville de Calgary désire également établir une commission aéroportuaire locale, mais elle devrait s'inscrire dans le cadre d'un système aéroportuaire national. Ces gens savent qu'ils devront partager une partie de leur excédent de recettes avec les installations de moindre taille, car tous font partie du système national.

A mon avis, deux éléments sont importants: nous voulons préserver le système national et nous allons respecter le principe du financement compensatoire. Je proposerais la création d'un groupe de travail chargé d'évaluer précisément quelle sera la meilleure structure pour y arriver. On en viendrait peut-être à une formule semblable à celle utilisée par la Société canadienne des ports. Ce pourrait être une variante sur ce thème, je n'en sais rien. Cependant, nous voulons respecter ce principe.

**M. Cochrane:** On a parlé de nouveaux équipements pour VIA et CN—et je pense qu'on l'envisage dans les deux cas. Sauf erreur, lorsque VIA a voulu faire des achats, elle a affirmé avoir besoin de 48 locomotives et elle en a acheté 20 de la Société GM. Je me préoccupe quelque peu du rôle que la société Bombardier s'appête à jouer dans la fourniture de cet équipement.

Il y a quelque temps, le maire de Montréal et le président de Bombardier ont créé quelques remous dans les provinces de l'Atlantique en se vantant d'être en mesure de construire et d'entretenir cet équipement en ayant recours à l'entreprise privée. Comme vous le savez, les ateliers de Moncton entretiennent exclusivement les produits Bombardier. Nous comptons actuellement 1,138 employés. Je m'inquiète de ce que Bombardier ne semble pas être en mesure de régler les problèmes reliés au système électronique de ses locomotives. De toute évidence, cela regarde CN et VIA.

Le ministère a-t-il tenté d'amener Bombardier à régler ces problèmes afin que cette société puisse faire concurrence à la GM, de sorte que nous ne dépendrions pas d'un seul fournisseur pour tout l'équipement du système ferroviaire?

[Text]

**Mr. Mazankowski:** Yes, very much, and we would like very much to see Bombardier be able to compete on an equal footing with General Motors. They have a good chassis, good undercarriage and a good engine, but their traction unit is where they run into some difficulty. They have been working very hard at trying to overcome that problem with Hitachi and General Electric. About a month or so ago we thought they were close to having a deal made, but it has not . . . At least we have not been advised at this particular time.

It is important for us to have two suppliers. That is the only way you can compare prices. I know that both railways would like to have the two suppliers. As it applies to the construction of rolling stock, the Bombardier people and the UTDC people have formed or are in the process of forming a consortium to try to respond to the demands of the rolling stock that we will require for VIA Rail. That is still in the planning stage.

**Mr. Cochrane:** Is there success being made with U.S. GE with regard to Bombardier discussions?

**Mr. Mazankowski:** At one point I was informed that they were close to an arrangement. I heard rumours just a week or so ago that this proposition was not progressing as satisfactorily as at least Bombardier had hoped, but that is simply hearsay. We are hopeful, and if they can complete an arrangement with GE I think that for all intents and purposes it would put them on an equal footing with GM at that time.

**Mr. Cochrane:** Certainly from the point of view of a Member of Parliament from a constituency that only has a shop that can repair Bombardier equipment, my best wishes are with you, and the futures of a lot of people in my constituency also rest upon those deliberations.

I, unlike some members of the opposition, am not too concerned about how quickly we spend money on new stock because we make our living from repairing old stock, which causes another series of . . .

**Mr. Mazankowski:** You are damned if you do and damned if you do not.

**Mr. Cochrane:** —questions and so on that Mr. Jourdenais is going to miss.

What I am concerned with is the fact that as we look at the Toronto facility, and as we look at the clamour for a facility in Montreal and the clamour for another maintenance facility in Halifax, and as we move work from CN to VIA, we have a 40-40-20 layoff scheme that affects, obviously, my area, and as we look at work being taken from Pointe Saint-Charles to Toronto, when the facility opens in June or whenever, then obviously if all the employees do not go and there is less of a workload that bumps across the country.

I am a little concerned as we see two Crown corporations who seem to be operating . . . and I agree with your principle

[Translation]

**M. Mazankowski:** Oui, nous y travaillons très fort, et nous voudrions bien que la Bombardier soit en mesure de faire concurrence sur un pied d'égalité avec la *General Motors*. Cette société offre un très bon châssis et un bon moteur, mais l'unité de traction pose certains problèmes. Elle a essayé très fort de régler ce problème avec l'aide de Hitachi et de *General Electric*. Il y a environ un mois, nous croyions qu'on était à la veille de conclure une entente, mais ce n'est pas . . . en tout cas, nous n'en avons pas encore été informés.

Il est important pour nous d'avoir deux fournisseurs. C'est la seule façon de comparer les prix. Je sais que les deux compagnies ferroviaires souhaiteraient avoir deux fournisseurs. Pour ce qui est de la construction du matériel roulant, la société Bombardier et la Société de développement des transports urbains ont formé ou sont sur le point de former un consortium pour essayer de répondre à la demande de matériel roulant que présentera Via Rail. On en est encore à l'étape de la planification.

**M. Cochrane:** A-t-on fait des progrès avec la société GE américaine relativement aux discussions sur Bombardier?

**M. Mazankowski:** On m'a dit qu'à un moment donné, ils en étaient presque arrivés à une entente. Il y a environ une semaine, j'entendais des rumeurs selon lesquelles que ces discussions ne progressaient pas de façon aussi satisfaisante que l'aurait espéré la Bombardier, mais ce ne sont là que des ouï-dire. Nous espérons toujours et si Bombardier peut conclure une entente avec GE, cette société se retrouverait en fait sur le même pied que GM.

**M. Cochrane:** En ma qualité de député d'une circonscription où l'atelier ne peut réparer que le matériel Bombardier, je vous souhaite bonne chance; l'avenir d'un grand nombre de mes commettants repose sur ces délibérations.

Contrairement à certains députés de l'opposition, je ne me préoccupe pas de la rapidité avec laquelle nous dépensons des fonds pour renouveler l'équipement, parce que nous gagnons notre vie à réparer du matériel plus ancien; cela m'amène à une autre série de . . .

**M. Mazankowski:** Vous ne pouvez pas gagner.

**M. Cochrane:** . . . questions que M. Jourdenais n'entendra pas.

Voici ce qui m'inquiète: considérant l'existence de l'installation de Toronto, considérant qu'on réclame à grands cris une installation pour Montréal et une autre installation d'entretien pour Halifax, et puisque les travaux se déplacent de CN à Via, cela nous donne un plan de mise à pied de 40-40-20 qui, de toute évidence, touche ma région. Si l'on pense également que certains travaux seront transférés de Pointe Saint-Charles à Toronto lorsque l'atelier ouvrira en juin ou à peu près, il est évident que si tous les employés ne vont pas là-bas et qu'il y a moins de travail, cela aura des répercussions sur l'ensemble du pays.

Je m'inquiète un peu de ce que les deux sociétés d'État semblent fonctionner . . . et je reconnais le principe selon lequel

## [Texte]

that they are going to make decisions and they are going to make their own decisions, but I really feel there is a role for the Government of Canada, particularly the Minister, with regard to some co-ordination because what I am seeing more and more . . . CN is now doing a study throughout its system on the capacity as far as its maintenance facilities are concerned. They are looking at the Transcona facility, the Pointe Saint-Charles and the Moncton. I think Transcona is very safe and very secure from things the Minister has said and as a result of being out there myself and seeing activity in western Canada, but I am a little concerned that if we see those two corporations continuing to go in opposite directions or failing to talk to each other, which I seem to get a very distinct impression is happening . . .

We are seeing each one, particularly VIA, starting out to build its own little facility and its own little empire, so to speak. I think the Canadian people are the ones who are going to suffer as a result of that because you are going to have excess capacity. I know that they are looking at the capacity in the system, and the more VIA goes off on their own the more excess capacity there is. There is a real threat in Atlantic Canada, particularly in Moncton, of the 1,138 employees that I have, many of whom you have met, that may not be there in the future, I think, because of two Crown corporations doing their own thing with their own boards and feeling very autonomous without perhaps receiving some co-ordinating efforts from the Department of Transport.

That is just my impression at this time, but I want to bring it to your attention because, as I talk to the people from VIA and the chairman and the president of CN, I am seeing that more and more. It frightens me as a Canadian taxpayer because I think we are causing a duplication, and it also frightens me as a representative from an area that relies a great deal upon CN and its relationship with VIA for our repair facilities.

• 2115

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am glad Mr. Cochrane raised that point, because it simply endorses what we have been trying to do. That is precisely why we deferred the maintenance centre in Montreal and re-evaluated the maintenance centre in Halifax, re-evaluated and deferred the maintenance centre in Winnipeg. The Toronto centre was too far advanced, so it proceeded. That is not to say that they are not needed at some point in the future. But what we have been doing is trying to assist to determine where we can get the best bang for the buck.

Quite frankly, one of the reasons we appointed the action force was to look at all these things, to look at the social consequences, to look at ways and means of bringing the . . . Look, we have to bring the unit cost of VIA down. The fact of the matter is that if VIA is going to survive we have to establish a realistic and sound financial base for it to function from, or else it is gone. I do not think the taxpayers of Canada

## [Traduction]

elles vont prendre des décisions en fonction de leurs propres intérêts. Cependant, je crois vraiment que le gouvernement du Canada a un rôle à jouer, et particulièrement le ministre, en ce qui a trait à l'instauration d'une certaine coordination, car je constate que de plus en plus . . . CN réalise actuellement dans l'ensemble de son réseau une étude sur la capacité de ses installations d'entretien. On tient compte dans cette étude de l'installation de Transcona, de l'atelier de Pointe Saint-Charles et de celui de Moncton. J'ai visité l'atelier Transcona et j'ai vu toute l'activité qu'il y a dans l'ouest du pays; pour cette raison, je pense que cet atelier sera bien protégé des choses dont a parlé le ministre. Cependant ce qui m'inquiète, c'est que si ces deux sociétés continuent de faire cavalier seul ou de poursuivre des voies opposées, ce qui semble être le cas . . .

Nous constatons que chacune d'elles, et particulièrement VIA, a commencé à construire ses propres installations et son propre empire. Ce sont les Canadiens qui souffriront des conséquences de ces actions car les installations seront trop nombreuses. Je sais qu'on examine la question de la capacité du système et plus VIA agit de son propre chef, plus il y aura capacité excédentaire. Cela représente une véritable menace pour les provinces de l'Atlantique, particulièrement pour Moncton et pour ses 1,138 employés dans ma circonscription; vous avez rencontré plusieurs d'entre eux. Je pense qu'ils n'auront peut-être plus de travail à l'avenir, parce que les deux sociétés d'État agissent à leur gré, de façon très autonome, sans bénéficier des efforts de coordination du ministère des Transports.

Ce sont là mes impressions. Je voulais les porter à votre attention parce que mes discussions avec les représentants de VIA et avec le président de CN me portent à croire que cette tendance se confirme de plus en plus. En tant que contribuable canadien, cela m'inquiète parce que je pense qu'il y a chevauchement. Cela m'inquiète également parce que je représente une région qui dépend fortement du CN et des relations avec VIA pour donner du travail à notre atelier de réparations.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je suis heureux que M. Cochrane ait soulevé cette question, car elle constitue la justification de ce que nous tentons de faire. C'est précisément pour ces raisons que nous avons reporté notre décision sur le centre d'entretien de Montréal et réévalué la question du centre d'entretien de Halifax, comme nous avons réévalué et de reporté notre décision sur le centre d'entretien de Winnipeg. La question du centre de Toronto était déjà trop avancée et il y a donc eu feu vert. Cela ne signifie pas que ces installations ne seront pas nécessaires à l'avenir. Cependant, nous avons tenté de déterminer comment nous pouvons tirer le maximum de l'argent dépensé.

A vrai dire, nous avons créé le groupe de travail pour examiner ces questions, pour étudier les conséquences sociales, pour voir par quels moyens nous pouvons arriver à . . . Chez VIA, nous devons réduire le coût unitaire. Pour que cette société survive, nous devons lui donner une base financière solide et réaliste, sans quoi c'est fini. Je ne crois pas que les

*[Text]*

will continue to fund a system that is going to continue to haemorrhage.

We are trying to allocate the scarce resources in a way that will breathe some life and some durability and some longevity into VIA Rail. That is why we have taken a little time and re-evaluated and reassessed and deferred. We do not have all the solutions. We have to make some judgment calls. But your comments only confirm that what we have done was the right thing.

**Mr. Cochrane:** Can I go for a little longer?

**The Chairman:** You have been going a little longer than the 9 minutes. You are the first one... Three government members took 18 minutes...

**Mr. Hardey:** Could I just go for a supplementary then? That will quicken it up, and I have no other questions.

**The Chairman:** No, I am not going to cut it off. I think the questioning so far tonight has been the best questioning this committee has had since this committee has operated. I think the answers have been pretty good too. So Mr. Cochrane, keep going, because we are going to keep this thing moving.

Since I have intervened, it is a quarter to nine. On my list—and Mr. Hardey, you certainly are going to come in here—on my list I have Mr. Taylor next, Mr. Angus, Mr. Blaikie; then if there are no more members or alternates, obviously we take the members who are not formally members of the committee, and that is Mr. McCurdy. So that is why I want to get everybody in here. I am also looking at 10 o'clock, and there is also a hockey game out there.

Mr. Cochrane, keep going. You are way over your time, as Mr. Benjamin was, but it is interesting and very relevant.

**Mr. Cochrane:** Okay, thank you. Just to conclude that section, I want to say how pleased I am with the response Dr. Horner and the Rail Passenger Action Force have given to my particular area and our concerns. I am very pleased they are able to absorb all the factors, because if we all speak on behalf of our own political bailiwicks I am afraid the system is going to duplicate and cause some hardship later on, which we cannot afford.

The other area is a little more specific. Mr. Minister, I think you are aware of it.

**The Chairman:** We cannot really get in there, Mr. Cochrane. We are going to move this thing along. You can come around another time. Do not forget, VIA is before us Thursday.

Mr. Hardey, did you have a comment or a supplementary?

**Mr. Hardey:** No.

**The Chairman:** Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you, Mr. Chairman.

*[Translation]*

contribuables canadiens voudront continuer à financer un système où il y a une hémorragie perpétuelle.

Nous allons distribuer les rares ressources de manière à donner à VIA Rail un souffle de vie, de même qu'une certaine longévité. C'est pourquoi nous avons pris un peu de temps pour réévaluer ces propositions et reporter les décisions. Nous ne connaissons pas toutes les solutions. Nous devons porter des jugements. Cependant, vos observations ne font que confirmer que nous sommes sur la bonne voie.

**M. Cochrane:** Puis-je poursuivre encore un peu?

**Le président:** Vous avez pris un peu plus de neuf minutes. Vous êtes le premier intervenant... Les représentants de la majorité ont pris 18 minutes...

**M. Hardey:** Alors, me permettez-vous une question supplémentaire? Cela accélèrera les choses et je n'aurai pas d'autres questions.

**Le président:** Non, je ne vous interromprai pas. A mon avis, les questions posées ce soir sont les meilleures que ce Comité ait entendues depuis qu'il existe. Je pense que les réponses sont également assez bonnes. Alors, poursuivez, monsieur Cochrane, parce que nous n'allons pas perdre de temps.

Puisque j'ai déjà la parole, je signale qu'il est 20h45. J'ai sur ma liste... et, monsieur Hardey, vous aurez certainement votre tour... j'ai sur ma liste M. Taylor qui est le prochain intervenant, suivi de M. Angus et de M. Blaikie; puis, si aucun autre député ou substitut ne désire intervenir, nous accorderons la parole aux députés qui ne sont pas officiellement membres du Comité, c'est-à-dire M. McCurdy. C'est pourquoi je veux donner l'occasion à tous de parler. Je vise également 22h00 et il y a aussi une partie de hockey en cours.

Poursuivez, monsieur Cochrane. Vous avez de loin dépassé le temps qui vous était accordé, tout comme M. Benjamin, mais vos questions sont intéressantes et très pertinentes.

**M. Cochrane:** Merci. Pour terminer, je tiens à dire que je suis très heureux de la réaction de M. Horner et du groupe de travail sur le transport ferroviaire des passagers aux problèmes de ma région. Je suis très heureux qu'ils soient en mesure de tenir compte de tous les facteurs, car, si nous parlions tous en faveur de nos propres intérêts politiques, je crains bien que cela entraînerait au sein du système des chevauchements qui nous causeraient des problèmes plus tard, ce que nous ne pouvons nous permettre.

La prochaine question est un peu plus précise. Monsieur le ministre, je crois que vous êtes au courant.

**Le président:** Nous ne pouvons vraiment vous laisser faire, monsieur Cochrane. Vous pourrez reprendre un peu plus tard. N'oubliez pas que les gens de VIA comparaissent devant nous jeudi.

Monsieur Hardey, vous aviez une observation ou une question supplémentaire?

**M. Hardey:** Non.

**Le président:** Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Merci, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Minister, I have a number of points I want to raise. Perhaps it is called a Mulligan stew, but I will go through them all and then you can probably answer them all at one time.

I was a little concerned when Mr. Rompkey—I am sorry he just left . . .

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Taylor; he might just come back. There was a supplementary that was coming from there just before you get on to your questions. Mr. Mantha, do you have a supplementary? I know you have other pressing engagements.

**Mr. Mantha:** Mr. Minister, I want to thank you for coming and I want to thank you for . . . It was an honour to ride on the train from Renfrew to Sudbury. I would just like to tell you that there were over 600 people to see the train you are putting on. It is a breath of fresh air to our part of the country for transportation, especially our old people.

One of the main concerns was—besides that it is terrific, being that the old government kicked it off . . . I have to throw that one in.

**The Chairman:** Get to your question.

**Mr. Mantha:** My question is this: Is there any way we can save our old railroad stations? There is history in those old railroad stations, and they have been tearing them down.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, is this the CN or CP?

**Mr. Mantha:** CP.

• 2120

**Mr. Mazankowski:** I think it really requires a representation from yourself to the officials in CP. Generally speaking, if there is a way they can accommodate a community particularly, in most cases they have always bent over backwards to try. I would suggest you communicate with Mr. Stinson or Mr. Allison on behalf of your constituents or your community, and I am sure you can set up a discussion with them. I will not promise they will save the station for you, but if there is a good case, they are also interested in preserving these facilities in spite of the odd one that gets torn down in Toronto.

**Mr. Mantha:** They are antiques and they are beautiful.

**The Chairman:** Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, Mr. Minister, what I have might be called a "mulligan stew", but I want to cover a number of items.

In connection with these old stations, we had a bill before the House in private members' hour. The second reading was discharged and the subject-matter referred to the Fisheries committee. That committee is now studying it, and if that bill should pass, I think we are going to be in a position where we can save our old railway stations, which represent a different era and are very, very important.

[Traduction]

Monsieur le ministre, je voudrais soulever un certain nombre de questions. On pourrait peut-être les qualifier de ratatouille, mais je vais les poser toutes et vous pourrez ensuite répondre à chacune.

J'étais un peu inquiet lorsque M. Rompkey . . . je suis désolé, il vient de partir . . .

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Taylor; il reviendra peut-être. Une question supplémentaire allait être posée avant que vous ne posiez vos questions. Monsieur Mantha, avez-vous une question supplémentaire? Je sais que vous êtes attendu ailleurs.

**M. Mantha:** Monsieur le ministre, je désire vous remercier d'être venu ici et aussi vous remercier de . . . Ce fut pour moi un honneur de prendre le train de Renfrew à Sudbury. Je voudrais vous dire que plus de 600 personnes sont venues voir ce train que vous mettez en service. Sur le plan des transports, c'est un vent de fraîcheur qui souffle sur notre partie du pays, particulièrement pour les personnes âgées.

L'une des grandes préoccupations était . . . en plus du fait que c'est formidable, considérant que le gouvernement précédent avait éliminé . . . je ne peux m'empêcher de le dire.

**Le président:** Posez votre question.

**M. Mantha:** Voici ma question: Est-il possible d'épargner nos vieilles gares? Elles sont imprégnées d'histoire et, pourtant, on les démolit.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, s'agit-il du CN ou du CP?

**M. Mantha:** Du CP.

**M. Mazankowski:** En fait, il faudrait que vous interveniez vous-même auprès des responsables du CP. En règle générale, quand c'est possible, ils cherchent à rendre service aux localités, et dans la plupart des cas, ils ont fait l'impossible pour le faire. Vous pourriez donc communiquer avec M. Stinson ou M. Allison au nom de vos électeurs ou de votre circonscription et je suis certain qu'ils accepteront d'en discuter. Je ne peux pas vous promettre qu'ils épargnent la gare, mais si vous avez de bons arguments, eux aussi veulent garder le plus grand nombre de gares possible, même s'il y en a une, très ancienne, qui est en cours de démolition à Toronto.

**M. Mantha:** Ce sont des antiquités, elles sont magnifiques.

**Le président:** Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Monsieur le président, monsieur le ministre, vous allez trouver que mes questions sont une ratatouille où l'on trouve un peu de tout. Cela dit, je veux aborder un certain nombre de sujets.

A propos de ces vieilles gares, un bill a été déposé pendant l'heure réservée aux affaires émanant des députés. En seconde lecture il a été renvoyé au Comité des pêches qui l'examine actuellement. Si ce bill était adopté, nous pourrions sauver nos vieilles gares de chemin de fer qui sont le témoin d'une époque passée, qui sont très importantes.

## [Text]

Second, I was a little concerned when Mr. Rompkey said he wanted all parts of Canada treated the same. Now, I would be worried about that. The Trans-Canada Highway did not treat all parts of Canada the same, nor should it have. For instance, in Alberta we get 10% of our mileage for 90%; but in the Maritimes, for some of their mileage, the entire thing was at 90%, and properly so, because they had a more difficult time. I think rather than saying we want them treated all the same, we want to treat them all fairly, because every region is different. Every region has different problems.

In connection with the freight rates, Alberta is probably at the apex of the freight rates in Canada, including the Maritimes. I am wondering if anything can be done to bring our freight rates a little more in line with proceedings in the United States. I certainly think it should at least be looked at.

In connection with the grain movement at the west coast, when our committee was out there I was a little concerned at Vancouver, where they told us they did not have any markets. There were no ships there to load. They had the grain, but they did not have any ships to load. Yet when we went to Prince Rupert, they said there was no difficulty. They were having difficulty in keeping up with the demand. I wonder what would make that difference?

Another problem that occurred at Prince Rupert is that the new terminal is now in operation and is handling the major grains, but there is some talk about the old elevator being destroyed. Our chairman gave us the opportunity to take the time to look through that, and I really think it would be a tragedy if that thing were to be torn down. There are lots of other grains that have to be handled, and I really cannot see any reason why proper use could not be made of that rather than destroying that investment.

In connection with passenger service, along with other members here, including Mr. Benjamin, I was over with the veterans for the celebration of the VE Day, the fortieth anniversary. While in Holland I took the opportunity of riding on one of their trains because I heard trains in Europe were so wonderful, and I similarly had an opportunity to ride a train in Italy.

Now, as for the train in Holland, I was quite concerned. I and a colleague got on, and we went right from where we got on, without tickets, to where we were getting off. Suddenly a conductor appeared, and we were able to buy our tickets. They did not have conductors telling you where to get on and where to get off. You either got on or off or you went to a different place. Everybody had to be alert to watch it.

In Italy, I did not like their coaches at all. I do not think they are nearly as nice as ours are. They do have more passengers; they go faster and smoother, but certainly the work in the coaches themselves do not come up to ours.

## [Translation]

Deuxièmement, M. Rompkey a dit qu'il voulait que toutes les régions soient traitées de la même façon, mais cela m'inquiète un peu. Cela m'inquiète parce que la route transcanadienne n'a pas traité toutes les régions de la même façon, ce qui n'aurait d'ailleurs pas été normal. Par exemple, en Alberta nous avons 10 p. 100 de notre millage pour 90 p. 100; par contre, dans les Maritimes, pour certains tronçons, tout a été fait à 90 p. 100, ce qui est juste, car ils avaient plus de problèmes. Au lieu de dire que nous voulons les traiter toutes de la même façon, disons plutôt qu'il faut les traiter toutes équitablement, parce que chaque région est différente. Chaque région a ses problèmes propres.

Quant au tarif de fret, l'Alberta se trouve probablement au sommet des tarifs de fret au Canada, y compris les Maritimes. Ne serait-il pas possible de faire quelque chose pour aligner un peu plus nos tarifs de fret sur ceux des États-Unis. En tout cas, cela mériterait d'être étudié.

Au sujet du mouvement des céréales sur la côte ouest, lorsque notre Comité s'est rendu sur place, à Vancouver en particulier, on nous a dit qu'il n'y avait pas de marché, ce qui m'a intrigué. Il n'y avait pas de bateaux en cours de chargement; les céréales étaient là, mais il n'y avait pas de bateaux à charger. Pourtant, lorsque nous sommes allés à Prince Rupert, on nous a dit qu'il n'y avait pas de problèmes. Ils avaient du mal à satisfaire la demande. Quelle est la raison de cette différence?

Un autre problème à Prince Rupert, c'est que le nouveau terminal fonctionne actuellement et accueille les principales céréales, mais apparemment, on envisage de démolir l'ancien élévateur. Notre président nous a donné le temps et l'occasion de le visiter, et à mon avis, ce serait une tragédie de démolir ces édifices. Il y a beaucoup d'autres céréales en dehors des principales céréales, et je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas utiliser cet investissement au lieu de le démolir.

A propos du service des passagers, tout comme d'autres députés, y compris M. Benjamin, j'ai assisté aux cérémonies du 40ème anniversaire de la victoire. En Hollande, j'ai profité de l'occasion pour prendre le train car j'avais entendu dire que les trains européens étaient merveilleux; j'ai également eu l'occasion de prendre un train en Italie.

Pour ce qui est du train hollandais, j'ai eu des inquiétudes. Avec un collègue, je suis monté à bord, et nous sommes allés du point de départ à la destination sans billet. Soudain, un contrôleur est apparu et nous avons pu acheter des billets. Il n'y a pas de contrôleur pour vous dire où vous devez monter et où vous devez descendre. Soit vous descendez, soit vous vous retrouvez à un endroit où vous ne voulez pas aller. Tout le monde doit faire attention.

En Italie, je n'ai pas du tout aimé les wagons; à mon avis, ils sont loin d'être aussi bien que les nôtres. Ils transportent plus de passagers, ils vont plus vite et plus en douceur, mais les installations dans les wagons ne sont certainement pas à la hauteur des nôtres.

[Texte]

• 2125

The thing that bothers me with VIA Rail is that people expect the train to keep going and then they use Greyhound. About a month ago I got on the train at Calgary to go to Wetaskiwin. I had the assurance it would stop at Wetaskiwin. When I got over to the station, they said, no, we are going to go by bus. There were four passengers, the conductor and the fellow selling peanuts. They had a great big PWA bus that would hold 65 people to take the four of us from there to Edmonton. On the way, one passenger got on. At the same time, there were eight Greyhound buses operating both ways between Calgary and Edmonton.

The thing is, we were so disgusted with rail service a few years ago, when they almost insulted you if you wanted to ride on the train, that people now simply go to the bus line. Now, I think there is a lot of people who would like to ride that train. It is ridiculous—four people out of Calgary going to Edmonton or those stations. But there is going to have to be some great campaign started to get people back where the people will feel they are wanted on the train, because they are treated very, very fine on a Greyhound bus. I think there is a place there; the market is there, if we can just simply get the people moving on trains.

In connection with taxis, I am a little concerned about the taxis. Three or four times in the last two months when I have come into Ottawa there were no taxis in sight. I waited 45 minutes one night. The plane did come in at 11 o'clock, but I had to wait 45 minutes to get a taxi. Several other people did the same thing. In Toronto and Calgary, where there is no franchise and any taxi company can turn up and wait, there is always probably 40 or 50 taxis waiting in line. In Ottawa, where one company has the franchise, it seems they think they have got it and they are going to keep it. I do not know whether that is their attitude or not. Once you get a taxi it is fine; they are courteous and so on. But they are not serving the public the way the taxis do in Calgary where any of them can turn up; there is no one company holding the franchise.

One of the things that is a little worrying to some of my people is that the Calgary area airport is carrying out some studies. In Beiseker, for instance, we have a local airport. There is now some indication that it is going to be closed and the government is going to establish another airport under the regime of some Calgary firm. I was at a meeting the other day and I understand there is a study coming up. I hope that with this study we are not going to simply destroy airports that have been serving local areas for many years, are doing a pretty good job that is satisfactory to the people of the area, simply to get one under other equipment.

In connection with new equipment, I do not know what the situation is right now, but four years ago I found that the number of buses being built in Canada was not even beginning to meet the need. Some bus companies in Alberta had to go to the United States and buy second-hand buses. We could not even buy second-hand ones in Canada. Surely if we have a

[Traduction]

Ce qui m'ennuie avec VIA, c'est que les gens s'attendent à ce que les trains continuent à rouler pendant qu'eux, ils prennent le *Greyhound*. Il y a environ un mois, j'ai pris un train à Calgary pour aller à Wetaskiwin. On m'avait dit qu'il s'arrêterait à Wetaskiwin. Lorsque je suis arrivé à la gare, ils m'ont dit non, nous y allons seulement en autobus. Il y avait quatre passagers, le contrôleur et le bonhomme qui vend des cacahuètes. Ils avaient un grand autobus de 65 sièges de la PWA pour nous transporter tous les quatre. En chemin, un passager est monté. En même temps, il y avait huit autobus *Greyhound* qui faisaient la navette entre Calgary et Edmonton.

Le problème, c'est que nous étions tellement écoeurés du service ferroviaire il y a quelques années, à l'époque où on vous insultait pratiquement quand on essayait de prendre un train, que les gens ont pris l'habitude de prendre l'autobus. Maintenant, il y a beaucoup de gens qui aimeraient prendre le train. C'est ridicule... quatre personnes qui vont de Calgary à Edmonton ou qui vont dans ces gares. Ce qu'il faudrait, c'est une grande campagne pour convaincre les gens qu'on veut leur faire prendre le train parce que pour l'instant, ils sont extrêmement bien traités à bord des autobus *Greyhound*. A mon avis, il y a un équilibre à atteindre, le marché existe, il nous reste à convaincre les gens de prendre des trains.

A propos des taxis, c'est une situation qui m'inquiète un peu. Depuis deux mois, à trois ou quatre reprises quand je suis venu à Ottawa, il n'y avait aucun taxi à l'horizon. Un soir, j'ai attendu 45 minutes. L'avion était arrivé à 11h00, mais j'ai dû attendre un taxi 45 minutes. Plusieurs autres personnes étaient dans la même situation. A Toronto et à Calgary, il n'y a pas de concession et n'importe quelle compagnie de taxi peut venir attendre les passagers: il y a probablement en permanence 40 ou 50 taxis qui attendent. À Ottawa, il y a une compagnie qui a la concession et, apparemment, elle a l'intention de la garder. Je ne sais pas si c'est leur attitude, une fois qu'on a un taxi, tout va bien, ils sont très courtois, etc. Mais ils ne donnent pas au public le même service qu'à Calgary où n'importe quel taxi peut aller à l'aéroport où il n'y a pas une concession réservée à une compagnie.

L'aéroport de Calgary a entrepris des études et cela inquiète un peu les gens de ma région. A Beiseker, par exemple, nous avons un aéroport local. Apparemment, il doit être fermé et le gouvernement va le remplacer par un autre aéroport administré par une autre compagnie de Calgary. J'ai assisté l'autre jour à une réunion et je crois comprendre qu'une étude est en préparation. J'espère qu'elle ne conclura pas qu'il faut tout simplement éliminer les aéroports qui desservent certaines localités depuis de nombreuses années, qui jouent leur rôle à la satisfaction de la population locale, pour le simple plaisir de changer de matériel.

A propos du matériel nouveau, je ne connais pas la situation actuelle, mais il y a quatre ans je me suis aperçu que le Canada était loin de construire suffisamment d'autobus pour la demande. Certaines compagnies d'autobus en Alberta devaient aller aux États-Unis acheter des autobus de seconde main. Il n'était même pas possible d'en acheter de seconde

[Text]

market like that, we can get some Canadian firms building buses in Canada. There is a real opportunity there. That is part of the government policy. I would sure like to see the Department of Transport take a really active part in giving encouragement to firms which can get into that type of business.

I have just one other item, which is that a number of departments have, I would not say a secret list, but a selected list with contractors' names on it and only those contractors receive notices that such-and-such has to be built and where there is going to be a contract called. I found when I was in Highways that the more tenders I could get, the better figure I got for the unit price. I would like to see our government, in every department, make lists available to any contractor interested, not just any particularly special one. I mean any contractor interested should have the opportunity to bid. If he does not have the ability, cannot get the bonds, well that is a different thing, of course. But if he can get the bonds, then I think he should have a chance to get some government work. Mr. Chairman, that is all I have.

• 2130

**The Chairman:** Fine, Mr. Taylor, thank you very much.

That was right on nine minutes, Mr. Minister. That was a comment, a pot-pourri, for consideration. As we move around—that was literally the nine minutes we tucked right off here. We may have a chance to comment. Some of these things were raised earlier with Mr. Sinclair. Mr. Minister, I really want to be fair. I want all members involved in the questions, and that was nine minutes of comment.

**Mr. Taylor:** Yes, sorry about that.

**Mr. Mazankowski:** I am in your hands, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Mazankowski:** I would like to respond, because there are some very important questions that have been raised. However, I am in your hands.

**The Chairman:** Is your response going to be nine minutes?

**Mr. Mazankowski:** No, I do not think it will take nine minutes.

**The Chairman:** Okay, let us have it. It has been flexible.

**Mr. Mazankowski:** I will be as brief as I can. I was going to compliment Mr. Taylor first of all on Bill C-211. I think it is a good initiative and I wish him well. It is going to committee.

I will comment on freight rates and what we are doing to comply with the United States in terms of the effect of the Staggers Act. As you are aware, Mr. Taylor, I think the CTC examined the effect of the Staggers Act on transborder railway operations. They came up with some recommendations

[Translation]

main au Canada. Avec un tel marché, les compagnies canadiennes devraient pouvoir construire des autobus au Canada. Le marché est excellent. Cela fait partie de notre politique gouvernementale. J'aimerais vraiment beaucoup que le ministère des Transports encourage activement les compagnies qui sont en mesure de se lancer dans cette fabrication.

Une dernière chose à propos des ministères qui ont une liste, je ne dirais pas une liste secrète, mais une liste choisie de contracteurs qui sont les seuls à recevoir des préavis des offres qui vont être faites. Lorsque je m'occupais de routes, je savais que plus j'avais d'offres, plus j'avais de chances d'obtenir un bon prix. J'aimerais que notre gouvernement, et tous ses ministères, communiquent des listes à tous les contracteurs qui s'y intéressent, pas seulement ceux qui figurent sur une liste particulière. Autrement dit, tous les contracteurs intéressés devraient pouvoir faire des offres. S'ils n'ont pas les capacités nécessaires, s'ils ne peuvent pas présenter les garanties voulues, évidemment, c'est autre chose. Mais s'ils peuvent offrir les garanties nécessaires, je pense qu'ils doivent avoir leur chance également. Monsieur le président, c'est tout ce que j'avais à dire.

**Le président:** Parfait, monsieur Taylor, merci beaucoup.

Monsieur le ministre, cela a fait neuf minutes précisément; un véritable pot-pourri d'observations qui a pris précisément les neuf minutes prévues. Nous aurons peut-être l'occasion d'entendre des réponses. M. Sinclair a déjà soulevé certaines de ces questions plus tôt. Monsieur le ministre, je veux être juste, je veux que tous les députés puissent poser des questions, et nous venons d'entendre neuf minutes d'observations.

**M. Taylor:** Oui, je suis désolé.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, c'est à vous de décider.

**Le président:** D'accord.

**M. Mazankowski:** J'aimerais bien répondre car on vient de soulever des questions très importantes. Cela dit, c'est à vous de décider.

**Le président:** Est-ce que vous aurez besoin de neuf minutes pour répondre?

**M. Mazankowski:** Non, je ne pense pas avoir besoin de neuf minutes.

**Le président:** D'accord, écoutons. Jusqu'à présent, nous avons été flexibles.

**M. Mazankowski:** Je serai aussi bref que possible. Pour commencer, j'étais sur le point de féliciter M. Taylor pour le projet de loi C-211. À mon avis, c'est une excellente initiative et je lui souhaite le succès. Ce projet de loi sera soumis au Comité.

Je vais parler des tarifs de fret et de ce que nous faisons pour nous aligner sur les États-Unis, et en particulier sur la loi Staggers. Comme vous le savez, monsieur Taylor, la CCT a étudié les effets de la loi Staggers sur les opérations ferroviaires transfrontalières. Ils ont formulé des recommandations et

## [Texte]

and we referred the matter of how that application would affect domestic operations. Those hearings, I believe, are concluded and we are expecting a report some time between now and the end of June.

We have indicated that we are going to be bringing forth draft proposals for refinement of the National Transportation Act, which would have the effect of freeing up the system. It will look at joint running rights, interchange agreements and allow for greater flexibility and greater utilization of the system. Then we can bring our unit costs down. There are a lot of things that are happening in the container area and the use of intermodal transportation.

With respect to your comments on grain movement, I am not sure whether what you say is accurate, but perhaps there is something in the fact that Prince Rupert is about 700 kilometres or 800 kilometres closer to the Pacific Rim. I think, as a result, more and more of our customers will be looking at Prince Rupert. Again, with the very new, modern, ultra high throughput facility, I presume there will be more customers looking at Prince Rupert.

With respect to Prince Rupert Grain Terminal No. 1, I appreciate the recommendation that came from this committee with respect to its future. I have expressed the view that it would not be desirable, in my opinion, to dismantle Prince Rupert Grain Terminal No. 1. I made that very clear. Others have made that point quite clear as well.

As a result, the Prince Rupert Grain Company has set up a three-man committee to look at and examine the future of the Prince Rupert Grain Terminal No. 1. I will be meeting with them. We think there is a role it can play, in terms of the movement of non-grain components, such as alfalfa pellets or specialty grains. The new facility does not handle box cars, so there may be a role there as well.

Even thinking about tearing down a storage facility that is at tidewater would be rather ridiculous. I am optimistic that some kind of arrangement will be worked out.

I appreciated your comments on rail passenger service and your comments about getting people to take the train. I think VIA Rail came out with a pretty excellent publication, in terms of promoting rail service. If we can get that kind of promotion, combined with the on-board service and an aggressive marketing plan, we can recapture the magic of train travelling. We have to challenge Canadians, that we are prepared to provide service if they are prepared to utilize it.

The legislation that we are going to be bringing in will have the effect of giving VIA Rail the kind of freedom and marketing flexibility that it requires to adjust its schedule and respond to the demands of the travelling public.

• 2135

Your comments about Beiseker airport are clearly a classic issue that could be handled under the aegis of the new airport type of administration we are talking about, and I thank you for that.

## [Traduction]

nous nous sommes interrogés sur les répercussions de ces mesures sur les opérations intérieures. Je crois que ces audiences sont terminées et un rapport devrait paraître d'ici la fin de juin.

Nous avons dit que nous déposerions des projets de propositions pour améliorer la Loi nationale sur les transports et assouplir le système. On envisage d'établir des liaisons communes, des accords d'échanges et, d'une façon générale, d'assouplir le système et de mieux l'utiliser. Cela devra pouvoir diminuer les coûts. Le secteur des transports par conteneur et du transport intermodal évolue actuellement très rapidement.

A propos de la circulation des céréales, je ne suis pas certain que vous ayez exposé la situation avec exactitude. Le fait que Prince Rupert se trouve 700 ou 800 kilomètres plus proche de la bordure du Pacifique y est peut-être pour quelque chose. Dans ces conditions, nos clients vont être tentés de plus en plus de se tourner vers Prince Rupert. Encore une fois, avec les installations ultramodernes dont ce port dispose, j'imagine qu'il devrait attirer encore plus de clients.

Quant à l'élévateur numéro 1 de Prince Rupert, j'ai pris note de la recommandation émanant de ce Comité; j'ai déclaré personnellement qu'il n'était pas souhaitable de démolir l'élévateur numéro 1, je l'ai déclaré très clairement. D'autres l'ont dit également tout aussi clairement.

Finalement, la *Prince Rupert Grain Company* a mis sur pied un comité de trois personnes pour étudier l'avenir de l'élévateur numéro 1. Je dois les rencontrer, je pense que nous avons un rôle à jouer dans cette affaire, la circulation des produits non céréaliers, comme les granules de luzerne ou les céréales moins courantes. Le nouveau terminal ne peut pas accueillir les wagons conventionnels, il y a peut-être cette possibilité également.

D'ailleurs, l'idée même de détruire des sites d'entreposage qui se trouvent sur le littoral est assez ridicule. Je suis certain qu'on pourra trouver une solution.

J'ai apprécié ce que vous avez dit des services voyageurs et de la nécessité de convaincre les gens de monter dans le train. VIA Rail a publié un document qui me semble excellent et qui vante les mérites du service voyageurs. Ce genre de publicité, associé à un bon service à bord et à un plan de commercialisation dynamique, devrait nous permettre de faire revivre la magie des voyages par chemin de fer. Nous devons mettre les Canadiens au défi de prendre le train si nous assurons le service.

La loi que nous allons déposer donnera à VIA la liberté et la souplesse dont cette Société a besoin pour ajuster ses horaires et tenir compte de la demande du public.

Vous parlez de l'aéroport Beiseker, c'est l'exemple classique du type d'aéroport qui doit passer sous l'égide de l'administration dont nous parlons; je suis heureux que vous ayez soulevé cette question.

## [Text]

With respect to tenders, Mr. Taylor, anyone who wants to submit a tender can write Transport Canada and be included on the list; there is nothing exclusive about it. So if you have some people who want to participate in the tendering process, they are certainly free to do so.

I may have missed a few, but . . .

**Mr. Taylor:** No, I think you have . . .

**Mr. Mazankowski:** With respect to taxis, to some extent we have a problem in that they are licensed by local municipalities. We do not have that control. We issue the rights for certain specified taxi companies, on a tendered basis, to provide service to the airports. But we run into some difficulties from time to time with the local licensing authorities.

**The Chairman:** Thank you. It was just out of the respect the committee has for Mr. Taylor that I let the Minister answer. If the members are going to have comments for the full time they are allotted, that upsets the balance in trying to be fair and equal here. So, Mr. Angus, you have more than your nine minutes, if you want.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Perhaps I will not need that much.

Mr. Minister, page 33 of the budget papers makes reference to improved cash management. I will quote it:

A number of Crown corporations currently hold large amounts of cash and investments that have been identified as surplus to their requirements. The majority of these amounts represent accumulations of operating income within largely self-sufficient Crown corporations.

On that same page it shows that in the year 1986-87 for the St. Lawrence Seaway Authority there appears to be an amount of \$30 million. I wondered if you could advise the committee where that money is coming from out of the St. Lawrence Seaway Authority.

**Mr. Mazankowski:** Well, it has been identified by Treasury Board as surplus to needs, and that is what it is. In a government that is cash short, they are relying upon all the financial resources they can to discharge the responsibilities of government. The same thing applies to the Canada Ports Corporation.

**Mr. Angus:** But where has the \$30 million been found? Clearly it is not available in 1985-86, because there is a blank entry there.

**Mr. Mazankowski:** The reason it was not available in 1985-86 is the fact that we are expecting some expenditures with regard to the bridges that were out of commission and a few things like that, which we felt were necessary to replenish. So it was deferred for one year. As a matter of fact, it was the wish of the Treasury Board to grab the \$30 million for the year 1985-86. We asked for a postponement until such time as we were able to do some of the repair work that was required.

I should say that the mandate of the St. Lawrence Seaway is to run on a profit basis, basically to recover its costs and to provide the service at the same time.

## [Translation]

Quant aux appels d'offres, monsieur Taylor, quiconque désire soumettre une offre peut écrire à Transports Canada et se faire inscrire sur la liste. Elle n'a rien d'exclusif. Si vous connaissez des gens qui veulent faire des offres, ils sont libres de le faire.

J'en ai peut-être raté quelques-unes, mais . . .

**M. Taylor:** Non, je crois que vous avez . . .

**M. Mazankowski:** À propos des taxis, dans une certaine mesure, le problème, c'est qu'ils sont sous licence municipale. Nous ne les contrôlons pas. Nous accordons des droits à certaines compagnies de taxis, sur appel d'offres, pour le service des aéroports. Mais parfois, nous nous heurtons aux autorités locales et nous avons des problèmes.

**Le président:** Merci. Si j'ai laissé le ministre répondre à toutes ces questions, c'est que je sais dans quel respect le Comité tient M. Taylor. Si les députés choisissent de consacrer tout leur temps à des observations, cela m'empêche d'être juste et équitable envers les autres. Monsieur Angus, si vous y tenez, vous pouvez dépasser vos neuf minutes.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président, je n'aurai peut-être pas besoin de tant de temps.

Monsieur le ministre, à la page 35 des Documents budgétaires, on parle d'une amélioration de la gestion de l'encaisse. Je cite:

Un certain nombre de sociétés d'État détiennent actuellement d'importants placements et liquidités qui dépassent leurs besoins. Le gros de ces excédents provient de l'accumulation de bénéfices d'exploitation dans des sociétés d'État qui s'autosuffisent largement.

Sur la même page, pour l'année 1986-1987, pour l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, il s'agirait apparemment d'une somme de 30 millions de dollars. Pouvez-vous nous dire d'où cet argent vient dans l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

**M. Mazankowski:** Le Conseil du Trésor a déterminé que c'était un excédent par rapport aux besoins et c'est de cela qu'il s'agit. Un gouvernement qui manque de liquidités doit faire appel à toutes ses ressources financières pour assumer ses responsabilités de gouvernement. Pour la Société des ports du Canada, c'est la même chose.

**M. Angus:** Mais où a-t-on trouvé ces 30 millions? De toute évidence, ils n'étaient pas là pour 1985-1986 car il y a un blanc.

**M. Mazankowski:** Si cet argent n'était pas disponible en 1985-1986, c'est que nous nous attendons à devoir déboursier certaines sommes pour réparer des ponts; nous avons jugé bon de réapprovisionner. On a donc reporté l'opération d'un an. En fait, le Conseil du Trésor aimerait bien mettre la main sur les 30 millions de dollars pour 1985-1986. Nous avons demandé que cette opération soit remise pour nous permettre d'effectuer des travaux de réparation indispensables.

L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent est censée être rentable, recouvrer ses coûts et assurer un bon service, tout à la fois.

[Texte]

**Mr. Angus:** That is not necessarily profit; I think in fact the phrase "break even" is used in the reference material.

In the corporate plan for the St. Lawrence Seaway Authority for the period 1985-86 to 1989-90 it shows that for 1985-86 there is a projected loss of \$9 million and for 1986-87 there is a projected loss of \$4 million. Now, clearly if there is a projection of loss in the authority's corporate plan, I cannot see how all of a sudden there is going to be \$30 million available unless you are going to do one of two things: one, a massive increase in tolls; or two, a major reduction in expenditures.

• 2140

**Mr. Mazankowski:** One of the first decisions I made when I became Minister was to maintain the St. Lawrence Seaway tolls at the level they were before, and also to get a better deal from the Americans in a better apportionment of the revenue that flows from the operation of the system. I think the member knows that before there can be any thought of an increase, that is an issue that has to be dealt with on a bilateral basis between the two countries.

**Mr. Angus:** I still do not see where in the financial figures for the authority you will be able to find that \$30 million.

**Mr. Mazankowski:** The payment in effect represents a return of capital reserves that will not be required by the St. Lawrence Seaway in the near future. As I indicated, we have some difficulty in the forthcoming year, but it is considered that we will be able to comply with the Treasury Board request in the following year.

**Mr. Angus:** The original source of those capital reserves: would they have been from revenue of the authority generated by tolls, fees, what have you, or would they have been from the original contributions by the federal government?

**Mr. Mazankowski:** I believe mostly from interest accrued on deposits and accounts that were surplus. That occurred after the rationalization of 1977, the forgiveness of the debt; the combination of that plus interest that was accrued from those sources—not from the users.

**Mr. Angus:** So one way you could look at it is as money being paid back to the federal government. On the other hand, you could suggest that the money could be used as you are doing this year for the repairs on the seaway or in future years for additional improvements, or not only to hold the tolls in line but perhaps, to the value of that \$30 million, to reduce the tolls and therefore improve the competitive nature of the seaway overall as compared with not only west coast Canadian ports but American ports as well.

**Mr. Mazankowski:** That is a pretty good argument. I will certainly take that into consideration when I am trying to defend the interests of the users of the seaway.

**Mr. Benjamin:** Treasury Board wants the money.

[Traduction]

**M. Angus:** Cela ne veut pas forcément dire des bénéfices. En fait, je pense que dans les références, il est question de couvrir les frais.

Dans le plan de gestion de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent pour la période 1985-1986 à 1989-1990, on voit que pour 1985-1986, il y a une perte projetée de 9 millions de dollars et pour 1986-1987, une perte projetée de 4 millions de dollars. Maintenant, si l'on projette des pertes dans le plan de gestion de l'Administration, je vois mal comment l'on peut trouver en même temps 30 millions de dollars sauf si deux possibilités se réalisent: soit une augmentation en flèche des droits, soit une réduction importante des dépenses.

**M. Mazankowski:** Une de mes premières décisions de ministre a été de maintenir le tarif de droits pour la Voie maritime du Saint-Laurent et également d'obtenir des Américains une proportion accrue des revenus tirés du système. En effet, comme le député doit le savoir, avant de penser à une augmentation quelle qu'elle soit, nous devons toujours en discuter bilatéralement avec les États-Unis.

**M. Angus:** Je ne comprends toujours pas d'où vous avez pu tirer ces 30 millions de dollars.

**M. Mazankowski:** C'est un versement qui est attribuable à un bénéfice sur les réserves de capitaux dont l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent n'aura pas besoin dans un avenir proche. Comme je l'ai dit, nous risquons de traverser quelques difficultés dans l'année qui vient, mais nous pensons pouvoir accéder à la demande du Conseil du Trésor l'année suivante.

**M. Angus:** À l'origine, ces réserves de capitaux ont-elles été constituées à même les droits perçus, ou autres revenus, ou bien s'agit-il de contributions du gouvernement fédéral?

**M. Mazankowski:** Dans l'ensemble, je pense qu'il s'agit des intérêts accumulés sur les dépôts et les comptes excédentaires. Cela s'est produit après la rationalisation de 1977, la rémission de la dette. Cette opération, ajoutée aux intérêts accumulés à partir des mêmes sources... Ce n'est pas venu des usagers.

**M. Angus:** Par conséquent, c'est de l'argent qui est remboursé au gouvernement fédéral. D'un autre côté, cette année vous allez puiser dans ces fonds pour effectuer certaines réparations, pensez-vous que cet argent pourrait être nécessaire au cours des années suivantes pour de nouveaux travaux ou, éventuellement, pour réduire les tarifs, améliorer la position concurrentielle de la Voie maritime par rapport aux ports de la côte Ouest et également aux ports américains; je ne parle pas forcément de consacrer la totalité des 30 millions de dollars à cela.

**M. Mazankowski:** C'est un argument très valable. Je m'en servirai peut-être lorsque je défendrai les intérêts des usagers de la Voie maritime.

**M. Benjamin:** Le Conseil du Trésor veut l'argent.

[Text]

**An hon. member:** That is right.

**Mr. Mazankowski:** That is the benefit of these committee hearings. I get some good ideas.

**Mr. Angus:** I will be quite frank, Mr. Minister. We will give you all the support you need to fight that fight, because . . .

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

**Mr. Angus:** —clearly for the port I represent, one of our major concerns is the impact of the seaway tolls.

I am wondering, in the context of the decision by Treasury Board, whether any kind of analysis has been done to show what the benefits would have been had the money been left in the authority and in fact applied to the capital improvements or to a reduction or prevention of an increase in the seaway tolls. Has such an analysis been done?

**Mr. Mazankowski:** I am not sure whether there has been such a study, but I suspect we will certainly be looking at that from our vantage point as a department.

**Mr. Angus:** The decision to take the \$30 million out for 1986-87: was there any prior consultation with the industry per se on that decision?

**Mr. Mazankowski:** All I can say is that this is a budgetary item, and there usually is no prior consultation on these kinds of things.

**Mr. Angus:** Mind you, though, we heard from the Canadian Federation of Independent Business today, and they indicated clearly that they had seen technical papers relative to small business in advance of the budget and they gave approval. So I am not assuming anything, Mr. Minister.

• 2145

**Mr. Mazankowski:** I am not sure what you mean by technical papers, but this was a budgetary item. Because it is a budgetary item I think you would be perhaps one of the first—and perhaps rightly so—to criticize and condemn if there was that sort of consultation.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus. Mr. Blaikie.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, first of all I would like to make a comment on what was said earlier by Mr. Forrestall having regard to the presence of all three parties at the committee. I think he probably, had he thought about it, would have wanted to make clear just what was unusual about tonight, at least for the first part of the meeting; that is, there was a member of the Liberal Party present. In no way would he have wanted to have implied that either the New Democratic Party or the Conservative Party had been negligent in its attendance at Transport committee meetings.

**The Chairman:** We will not get into that, Mr. Blaikie, at this hour of the night.

**Mr. Blaikie:** Secondly, Mr. Chairman, I wanted to ask the Minister something, even though it is not strictly within the

[Translation]

**Une voix:** C'est vrai.

**M. Mazankowski:** Voilà l'avantage de ces comités. On y entend de bonnes idées.

**M. Angus:** Monsieur le ministre, je serai très franc, je vous accorderai tout le soutien dont vous avez besoin dans cette lutte, car . . .

**M. Mazankowski:** Merci.

**M. Angus:** . . . pour le port que je représente, un des gros soucis, ce sont les effets des droits perçus sur la Voie maritime.

Étant donné la décision du Conseil du Trésor, est-ce qu'on a essayé d'analyser les avantages qu'il y aurait eu à laisser l'argent à l'Administration qui aurait pu s'en servir pour effectuer des travaux ou réduire les droits de passage dans la Voie maritime ou empêcher qu'ils n'augmentent. A-t-on fait cette analyse?

**M. Mazankowski:** Je ne pense pas qu'on ait fait une étude dans ce sens, mais j'ai certainement l'intention d'étudier la question du point de vue de notre ministère.

**M. Angus:** La décision de prendre 30 millions de dollars pour 1986-1987: est-ce qu'on a commencé par consulter l'industrie avant de prendre cette décision?

**M. Mazankowski:** Tout ce que je peux vous dire, c'est que c'est un poste budgétaire et, d'ordinaire, il n'y a pas de consultation préalable.

**M. Angus:** Remarquez que la Fédération canadienne des hommes d'affaires indépendants nous a dit clairement aujourd'hui qu'ils avaient vu et approuvé des documents techniques relatifs aux petites entreprises avant le dépôt du budget. Par conséquent, monsieur le ministre, je ne tiens rien pour acquis.

**M. Mazankowski:** Je ne sais pas ce que vous voulez dire par documents techniques, mais il s'agit d'un poste budgétaire. Or, s'il y avait des consultations sur un poste budgétaire, vous seriez peut-être le premier, et à juste raison, à critiquer et à condamner.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Angus. Monsieur Blaikie.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, pour commencer, une observation sur ce qu'a dit M. Forrestall au sujet de la présence des trois partis au Comité. S'il avait réfléchi, il aurait probablement observé que s'il y avait quelque chose d'inhabituel dans la séance de ce soir, du moins au début de la séance, c'était bien la présence d'un représentant du Parti libéral. Il n'aurait certainement pas sous-entendu que le Nouveau parti démocratique ou le Parti conservateur néglige d'assister aux séances du Comité des transports.

**Le président:** Monsieur Blaikie, nous n'allons pas entrer dans ce sujet à cette heure-ci.

**M. Blaikie:** Deuxièmement, monsieur le président, j'ai une question à poser au ministre et, même si elle n'a pas trait au

*[Texte]*

purview of what was said in the budget, but it has come up a couple of times tonight. The Minister was the first to raise it himself, and the member from Moncton raised it again. It has to do with the great rumours that abound of late with respect to the bright future of the Transcona shop.

We like these kinds of rumours in Transcona, Mr. Chairman, but at this point we are still in a period where the only concrete things in recent times have been a couple of lay-offs. We have seen a partial go-ahead on the box-car rehabilitation. The prototype car is nearing completion, but we have no word of whether or not the prototype hopper car, if it is found to be acceptable, will be built in Transcona.

We have had things being said like those that were said by Senator Roblin in Winnipeg last week. I wonder if the Minister is in a position to say now just what kind of expectations people can legitimately have about what may be happening at Transcona in the future and what Senator Roblin was referring to.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if there are any announcements with respect to the future of Transcona they will naturally come from CNR. I do not, as a rule and as a habit, want to muddle in on announcements, good or bad, by the executive or the management of Crown corporations.

I think what Mr. Roblin was saying really confirms and coincides with what I have been saying and what CNR has been saying themselves. The fact of the matter is that 70% of the freight is generated west of the Lakehead, so it naturally follows that is where most of the action is. The fact of the matter is that historically Transcona has handled about 40% of CN's equipment maintenance workload. The 1984 figures show that Transcona performed almost 60% of the scheduled locomotive repairs and almost 50% of the freight-car repairs, and supplied 50% of all the freight-car wheels for the system. They are presently installing a \$13 million paint-and-grit blast shop with state-of-the-art high-tech machinery. In 1981 a \$7 million rebuilding of the butt-welding plant, which produces the continuous welded rail we use in western Canada, was put in. There is a whole host of things that are happening there. With the concentration of freight in the western region, it only follows that Transcona is going to figure very prominently.

I think it is fair to say that in the five-year plan there is provision for a new multi-million dollar motive power main shop, which will be proceeded with pending the availability of resources. CN has a very serious capital crunch, but it has to be done, and it will be done at some time in the near future. I cannot give you a precise timetable.

It is natural for it to take place there, and it is within CN's five-year plan. How it will be phased in or just how much money will be spent in the provision of this facility I am not really at liberty to say at this particular time. Suffice it to say, contrary to some of the fears that have been spread by the member himself and by some of his colleagues in the province,

*[Traduction]*

budget strictement, on en a parlé à deux reprises ce soir. Le ministre a été le premier à mentionner cela et l'honorable député de Moncton est revenu sur la question. Il s'agit des rumeurs considérables qui circulent ces jours-ci sur l'avenir éclatant qui attend les ateliers de Transcona.

Monsieur le président, à Transcona nous aimons beaucoup ce genre de rumeurs, mais pour l'instant, tout ce que nous avons vu de concret, ce sont deux mises à pied. Nous avons reçu un feu vert partiel pour le projet de rénovation des wagons. Le wagon prototype est presque terminé, mais nous ne savons toujours pas si le wagon-trémie prototype, s'il est jugé acceptable, sera construit à Transcona.

Nous avons entendu des choses, comme ce qui a été dit la semaine dernière à Winnipeg par le sénateur Roblin. Le ministre peut-il nous dire aujourd'hui quels espoirs légitimes nous pouvons entretenir pour Transcona, nous dire à quoi le sénateur Roblin faisait allusion.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si quelque chose doit être annoncé au sujet de l'avenir de Transcona, c'est évidemment le CN qui l'annoncera. Je n'ai pas l'habitude de voler la vedette aux dirigeants ou aux responsables des sociétés de la Couronne qui ont quelque chose à annoncer, bon ou mauvais.

En fait, ce que M. Roblin a déclaré confirme ce que j'ai dit moi-même et ce que les représentants du CN ont dit également. En réalité, 70 p. 100 du fret part de l'ouest de la tête des lacs, c'est donc là que se situe tout le trafic. Par le passé, Transcona a assuré l'entretien de 40 p. 100 environ du matériel du CN. Les chiffres pour 1984 montrent que Transcona a exécuté près de 60 p. 100 des réparations de locomotive prévues et presque 50 p. 100 des réparations de wagons de marchandises et fourni 50 p. 100 des roues de wagons de marchandises pour l'ensemble du système. Actuellement, ils sont en train de construire un atelier de peinture au pistolet et de décapage au sable qui sera à la pointe du progrès technique. En 1981, ils ont consacré 7 millions de dollars à la reconstruction de l'atelier de soudure qui fabrique les rails à soudure continue que nous utilisons dans l'ouest du Canada. C'est une usine où il se passe beaucoup de choses. Avec la concentration du fret dans la région de l'Ouest, il est évident que Transcona occupera une place prépondérante.

On peut ajouter que le plan quinquennal prévoit la construction d'un atelier principal de motrices qui coûtera plusieurs millions de dollars; la réalisation de ce projet dépendra des ressources disponibles. Le CN a des problèmes de capital assez graves, mais ces projets doivent se réaliser, et ils le seront dans un avenir relativement proche. Je ne peux pas vous donner le calendrier exact.

Il est normal que ces projets soient confiés à ces ateliers-là, et cela figure dans le plan quinquennal du CN. Cela dit, je ne peux pas vous dire pour l'instant combien d'argent sera dépensé dans l'usine et à quel rythme. Qu'il me suffise de vous dire que contrairement aux craintes qui ont été propagées par le député lui-même et certains de ses collègues de la

[Text]

one wonders when you lay out the share of the work that has been done in Transcona and the bright future that it has . . . I do not understand how some people can be pessimistic and preach doom and gloom when these things are unfolding before their very eyes.

The member condemned me and his colleagues condemned me for the fact that we appointed a western senior vice-president, as if to suggest that it was going to diminish the role of Winnipeg. Nothing could be further from the truth. The fact of the matter is that it only stands to reason that if you are going to have that percentage of traffic generated in the western region some of the decisions should be made out there. It was in that spirit and in that context that the decision was made. There will be a new CN vice-president appointed within the next few days that will again confirm the importance of Transcona and the fact that Winnipeg is the main grain centre for CNR.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** I know you may want to ask another question, but I do not think you will ever get an answer to a question that you will ever ask again so comprehensive.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, I did not even want to get going on Transcona, precisely for the reasons the Minister mentions, that there have been a lot of good predictions both by the CNR and by the Minister with respect to Transcona.

But I think the Minister is being unfair to me and to others to the degree that he confuses two or three different issues. There is the question of the back shop, the future of Transcona shops, and then the question of VIA Rail and the question of a couple of years ago with respect to coach work, and now the question of VIA Rail maintenance work as the work moves from CN to VIA, and then the administrative question of Winnipeg—not Transcona, but Winnipeg—as a regional headquarters and the concern Winnipeggers had with respect to the new senior vice-presidency in Edmonton.

These are three different issues, and I think that if the Minister examines the record he will see that with respect to Transcona itself I have not made any of the sorts of anxiety-producing statements he accused me of.

I wanted to go to the question . . .

**Mr. Mazankowski:** I thought Transcona was part of the CN operation in Winnipeg.

**Mr. Blaikie:** But there is a difference between the back shop in Transcona and for that matter Symington and for that matter the depot. These are three different futures that people in Winnipeg are concerned with. It is neither accurate nor helpful to try and blend them altogether. There are a number of distinctive questions there.

I want to ask the Minister with respect to the future of the deferred—not cancelled, but deferred, to use the Minister's own words with respect not just to the Winnipeg shop but to

[Translation]

province . . . Si l'on considère la proportion du travail qui a été effectuée à Transcona et l'avenir brillant qui l'attend, je comprends mal comment certaines personnes peuvent être pessimistes et prêcher le désastre quand ils ont de tels développements sous les yeux.

Le député m'a critiqué, ses collègues m'ont critiqué aussi pour avoir nommé un vice-président principal de la région de l'Ouest, comme si cela devait diminuer le rôle joué par Winnipeg. Rien ne saurait être plus loin de la vérité. Le fait est qu'avec un tel pourcentage du trafic de la région de l'Ouest, il est tout à fait logique qu'une certaine proportion des décisions émane de cette région. La décision a été prise dans ce contexte et dans cet esprit. Un nouveau vice-président du CN doit être nommé d'ici quelques jours et cette nomination viendra confirmer encore l'importance de Transcona et le fait que Winnipeg est le principal centre du CN.

**M. Blaikie:** Monsieur le président . . .

**Le président:** Je sais que vous avez une autre question à poser, mais comme elle sera probablement encore très complexe, vous n'aurez probablement pas le temps d'avoir une réponse.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, je n'avais même pas l'intention de parler de Transcona aussi longtemps, précisément pour les raisons que le ministre a mentionnées, toutes ces excellentes perspectives que le CN et le ministre ont annoncé pour Transcona.

Mais le ministre est injuste envers moi et envers mes collègues car il confond deux ou trois affaires différentes. Il y a la question de l'atelier de réparations, l'avenir des ateliers de Transcona et puis également, la question de VIA et le problème qu'on avait eu il y a deux ans au sujet des travaux sur les wagons passagers; il y a également la question des travaux d'entretien de VIA au fur et à mesure que la responsabilité de ces travaux passe du CN à VIA. Il y a encore la question du rôle administratif de Winnipeg—non pas Transcona, mais Winnipeg—qui est un centre régional et les craintes éprouvées par les gens de Winnipeg quand ils se sont aperçu que le nouveau vice-président principal était à Edmonton.

Ce sont trois choses différentes et si le ministre étudie cette affaire, il verra qu'à propos de Transcona, je n'ai jamais manifesté l'anxiété qu'il m'accuse de manifester.

Je veux passer à . . .

**M. Mazankowski:** Je croyais que Transcona faisait partie des opérations du CN à Winnipeg.

**M. Blaikie:** Mais il y a une différence entre l'atelier de réparations de Transcona et, d'ailleurs, celui de Symington et également le dépôt. Ce sont trois avenir bien différents dont les gens de Winnipeg s'inquiètent. En essayant de les mélanger tous les trois, on n'arrive à rien d'utile. Cela pose un certain nombre de questions distinctes.

A propos de l'avenir différé—non pas annulé, mais différé, pour reprendre l'expression du ministre, non seulement au sujet de l'atelier de Winnipeg, mais également au sujet de celui

*[Texte]*

the Montreal shop as well. With respect to that and with respect to the future of VIA, the concern I have—and I think other members of the committee may have it as well—is if that shop is not gone ahead with, and we do have new equipment, and the railway, in this case VIA—VIA and the railways—try to run that equipment from Toronto all the way to Vancouver and back without any major maintenance facility in between. I am speaking now especially of motive power.

They tried this. They did this for a number of years, I understand, until about the mid-1960s when they used to do almost all their . . . Maybe it was the mid-1950s. Anyway, prior to the diesel shop being built at Symington they used to run a lot of their motive power all the way across the country and back, and they experienced a lot of difficulties, mechanical failures, particularly in the winter, and what not.

I understand the argument about having to find money for new equipment and the shortage of capital, etc. But I would be concerned that, if we are trying to make VIA work, we not put ourselves in the position, by not having maintenance facilities, of setting up a situation where as a result of equipment failure there are delays, breakdowns and what not in the new equipment, which might result in bad publicity, loss of ridership, etc. So I would just bring that concern to the Minister. I think in the long run, if you are going to operate a successful passenger rail service across Canada, you are going to have to have a facility in Winnipeg. It just seems to me to make good sense to have that facility as soon as possible, rather than later.

• 2155

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I have some difficulty following the logic of the hon. member. We have made a conscious decision that we are going to concentrate on acquiring new equipment rather than building maintenance centres. We made a conscious decision to revitalize the rail passenger service by restoring a number of the services cancelled by the previous administration. Is the member really saying that he would rather have a maintenance centre and no trains? We cannot have both at this time. That is the fact of the matter.

What we are going to do is try to program ourselves with the cashflow so we can acquire the kind of new equipment we need. We get the new equipment; we are not sure what sort of maintenance facilities we are going to require. I bow to the member for Regina West who, ever since he has been here, has long recommended that we should concentrate on acquiring new equipment. And that is the decision we made.

**Mr. Blaikie:** I do not disagree with that.

**Mr. Mazankowski:** Well, I really hope that is fairly clear. We have decided we are going to put new trains in service and we are going to revitalize the service.

Now, with respect to Winnipeg as a CN centre, Transcona is part of CN—Symington Yards. It is the intention of CN to maintain Winnipeg as the grain centre of CN's operation, and reflecting that importance—the importance of grain and potash—CN has established specialty marketing teams in Winnipeg. They have some 20 people there with the passage of

*[Traduction]*

de Montréal. À ce sujet, et au sujet de l'avenir de VIA, ce qui m'inquiète et je ne suis pas le seul au Comité, c'est que si l'atelier n'est pas construit, si nous recevons du matériel nouveau, et si les chemins de fer, VIA et les chemins de fer, essaient de faire circuler cet équipement entre Toronto et Vancouver, aller-retour, sans aucune installation d'entretien entre les deux, on risque d'avoir des problèmes. Je parle des motrices.

On a essayé. On l'a fait pendant un certain nombre d'années, jusque vers le milieu des années 60, peut-être même des années 50, en tout cas, avant la construction de l'atelier diesel à Symington, les locomotives faisaient l'aller-retour dans tout le pays et cela provoquait de nombreux problèmes: des pannes mécaniques, surtout en hiver, etc.

Je vous comprends bien quand vous parlez de manque d'argent pour acquérir du matériel nouveau, de manque de capital, etc. Si nous voulons que VIA ait du succès, nous devons éviter, qu'en l'absence d'installations d'entretien convenables, il y ait des ennuis avec le nouveau matériel qui causent des retards, des problèmes, résultant en une mauvaise publicité, une perte de clients et le reste. J'attire donc l'attention du ministre sur cette nécessité de pouvoir compter sur des ateliers à Winnipeg. Si nous voulons arriver à longue échéance à un service voyageurs réussi, il me semble que c'est un besoin relativement pressant.

**M. Mazankowski:** Je dois vous avouer, monsieur le président, que j'ai du mal à suivre la logique de l'honorable député. Nous avons délibérément choisi de faire porter nos efforts sur l'acquisition d'un nouveau matériel plutôt que sur la construction de centres d'entretien. Nous avons délibérément choisi de donner un nouvel essor au service voyageurs en rétablissant un certain nombre de lignes qui avaient été abandonnées par l'administration antérieure. Le député préfère-t-il les centres d'entretien aux trains eux-mêmes? Le fait est que nous devons faire un choix.

Nous allons essayer de prévoir nos dépenses de façon à faire l'acquisition du nouveau matériel dont nous avons besoin. Nous ne savons pas encore de quelles installations d'entretien nous aurons besoin pour ce nouveau matériel. Je m'incline devant le député de Regina Ouest qui recommande, depuis qu'il est ici, l'achat d'un nouveau matériel. C'est le choix que nous avons fait.

**M. Blaikie:** Je n'ai rien contre.

**M. Mazankowski:** J'espère que c'est clair. Nous avons opté pour l'achat de nouveaux trains et pour une revitalisation du service.

En ce qui concerne Winnipeg et le centre du CN, Transcona fait partie de la gare de triage Symington du CN. Le CN veut faire de Winnipeg le centre de son activité pour le transport des céréales. C'est dire l'importance qu'il accorde aux transports des céréales et de la potasse. Il garde des équipes de commercialisation spéciales à Winnipeg. Il y a là une vingtaine

[Text]

the Crow, working as a team to ensure that the latest types of technology, the latest methods, can be utilized to improve the grain handling and transportation system. North of Winnipeg is Gimley, which is one of the finest transportation train centres in North America, using full-sized computer-controlled locomotive simulators and sophisticated electronic signalling and control systems to train highly qualified personnel. I will bet you my friend, Mr. Cochrane, would love to have that transferred there. You know, this member should stop complaining about the good fortune that CN has brought Winnipeg and should start praising CN and praising this government for what it intend to do in the future.

**Mr. Blaikie:** I have just one very brief question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We are at 13 minutes, but it now almost 1 minute to 10 p.m. We have been here 2 hours, and in the last 20 minutes I think we have been getting a little more argumentative than informative.

**Mr. Blaikie:** Well, on a point of order, Mr. Chairman, just on that . . .

**The Chairman:** Mr. Blaikie, the longer we take, the longer Mr. McCurdy and other wait for a very short second round.

**Mr. Blaikie:** Well, Mr. Chairman, I just want to make it clear to the Minister that I do not disagree with the decision to go ahead and purchase the equipment. I was simply was trying to indicate some long-range worries which I think the Minister should have, and everyone should have, about the viability of running equipment from one end of the country to the other without proper maintenance facilities in between. Perhaps because it is a late hour or whatever, the Minister seems overly sensitive to my question. I am just pointing a major difficulty, that is all.

**The Chairman:** Okay, I think you made your point well. The Minister made a rebuttal, and let us get on to the last member on the first round. At 1 minute to 10 p.m., Mr. McCurdy, you have the floor.

**Mr. McCurdy:** Thank you, Mr. Chairman. I hope the Minister has not stopped playing Mr. Nice Guy just when this neophyte member has the opportunity to ask a couple of questions.

The budget statement says:

The operation of VIA Rail in the Windsor-Quebec City corridor will move towards full cost recovery.

In the agenda for the fall, it says:

Rail passenger services in Canada are now priced at less than one-third of their real cost.

I know these ratios are intended to be mitigated by some of the improvements you foresee in VIA Rail. But parochial as the question may be, the people in my area are considerably concerned about the implications in terms of fare increases between Windsor and Toronto especially. Could you give us

[Translation]

de personnes qui, dans le contexte du tarif du Pas-du-Nid de Corbeau, travaillent en équipe pour s'assurer que les derniers moyens techniques sont utilisés pour améliorer le transport et la manutention des céréales. Au nord de Winnipeg, Gimley représente l'un des centres de transport ferroviaire les plus imposants en Amérique du Nord. On y utilise des simulateurs de locomotive contrôlés par ordinateur ainsi que des systèmes de signalisation et de contrôle électroniques perfectionnés pour former un personnel hautement qualifié. Je suis sûr que mon collègue, M. Cochrane, voudrait bien voir la même chose chez lui. Le député devrait cesser de dénigrer le bon travail fait par le CN à Winnipeg et plutôt féliciter le CN ainsi que le gouvernement pour ce qu'ils ont l'intention de faire à l'avenir.

**M. Blaikie:** Encore une très brève question, si vous le permettez, monsieur le président.

**Le président:** Nous en sommes à 13 minutes, mais il est 22 heures moins une. C'est donc dire que nous sommes ici depuis deux heures. Par ailleurs, il me semble qu'au cours des vingt dernières minutes, la réunion a pris davantage la forme d'un débat qu'une séance d'information.

**M. Blaikie:** J'invoque le Règlement, monsieur le président . . .

**Le président:** Monsieur Blaikie, plus nous retardons, plus M. McCurdy et les autres doivent attendre pour leur très bref deuxième tour.

**M. Blaikie:** Je veux simplement préciser au ministre, monsieur le président, que je ne suis pas en désaccord avec la décision de procéder à l'acquisition d'un nouveau matériel. J'essayais simplement d'attirer l'attention du ministre et d'autres sur la nécessité à longue échéance de se doter d'installations d'entretien adéquates afin de pouvoir compter sur un bon fonctionnement de ce matériel d'un bout à l'autre du pays. Le ministre a semblé irrité par ma question. Je ne sais pas si c'est dû à l'heure tardive. J'essayais simplement d'attirer son attention sur un besoin que je juge important.

**Le président:** Très bien. Vous avez fait valoir votre point de vue. Le ministre également. Nous allons passer aux derniers intervenants pour le premier tour. Il est maintenant 22 heures moins une, monsieur McCurdy, et vous avez la parole.

**M. McCurdy:** Merci, monsieur le président. J'espère que le ministre n'a pas fini de se montrer aimable au moment même où ce député néophyte a l'occasion de poser quelques questions.

Le discours du budget prévoyait ce qui suit:

L'exploitation de VIA Rail dans le couloir Windsor-Québec devra être rentabilisée.

Dans l'ordre du jour pour l'automne, il était relevé:

Les services voyageurs ferroviaires sont actuellement faits au Canada à un prix qui représente moins d'un tiers de leurs coûts réels.

Je sais que ce rapport sera quelque peu modifié par les améliorations que vous apporterez à VIA Rail. Au risque de donner l'impression de prêcher pour ma paroisse, je dois vous dire que les gens de ma région sont très inquiets des hausses de tarifs qui pourraient résulter dans le couloir Windsor-Toronto

[Texte]

some estimate of where you see the fares going over that period of time in which these improvements and the thrust towards full cost recovery is going to occur?

• 2200

**Mr. Mazankowski:** Improvements in cost recovery can come in a variety of ways. Certainly one of them is by increased fares. We would hope that would be the last thing we would have to do, but it is fair to say that there could be some increases.

Increased ridership—there is one thing about running a train, the additional cars that you hook on to the back end really improve the cost recovery very, very quickly. We can increase our ridership, or on the other hand, if we can modify the schedules in such a way to concentrate, to make sure that we have adequate capacity for peak periods and not so much capacity for the quieter periods, we can get better cost recovery that way.

I said earlier to Mr. Benjamin that the corridor had a range of somewhere between 30% to 55%. Those were outdated figures, Mr. Benjamin, and for the record I would like to clarify that the corridor on an average basis now has a recovery of something in the order of 63%; the transcontinental, something like 40%; and the regional around 30%.

We are going to establish some realistic cost recovery targets, because we think the Canadian people should know what we have to achieve in order to maintain that service. So we will be doing a combination of things. We are going to establish a very aggressive marketing plan. We are going to establish a realistic cost base from which to operate. We are going to provide VIA with the kind of flexibility it requires to modify its schedule to ensure it can maximize ridership. We hope we can increase the ridership. And through a combination of things we are going to move towards that level. If you reduce the frequency of service, that is another way of increasing your cost recovery on the corridor services.

We are not talking about doing it in one fell swoop, we are talking about moving towards; and the reason we suggest that it is valid is that you have a variety of modes of transportation on the corridor which will provide the service, unlike remote services, and unlike some regional services, and unlike transcontinental services because we believe that transcontinental service provides something more than just simply transportation. It is an experience; it is good for tourism; it has a whole host of spin-off benefits for the country.

**Mr. McCurdy:** You have not taken a train between Windsor and Toronto.

**Mr. Mazankowski:** The remote services are something that we think the country needs and is going to support, and regional services are something that we believe are needed, and we will support it. But when we get into the corridor, we are going to be fairly demanding in terms of achieving a fairly high level of cost recovery.

[Traduction]

en particulier. Vous pouvez nous dire ce qu'il adviendra des tarifs au cours de la période où les améliorations seront apportées et où on se dirigera vers un plein recouvrement des coûts?

**M. Mazankowski:** Un meilleur recouvrement des coûts peut se faire de plusieurs façons. La première consiste bien sûr à augmenter les tarifs. Nous espérons évidemment faire bien d'autres choses auparavant, mais il se pourrait qu'il y ait des augmentations.

Il y a également l'augmentation du nombre de voyageurs. On a cette possibilité avec les trains d'ajouter des wagons supplémentaires. C'est une façon de les rentabiliser. Par ailleurs, nous ne pouvons modifier nos horaires de façon à avoir toute la capacité voulue pour les périodes de pointe et réduire notre capacité pour les périodes plus calmes. C'est une autre façon de procéder.

J'ai indiqué plus tôt à M. Benjamin que le pourcentage pour le corridor se situait entre 30 et 55 p. 100. Je dois préciser à M. Benjamin qu'il s'agissait de chiffres maintenant dépassés. Actuellement, il semble que le recouvrement atteigne 63 p. 100 dans le corridor. Pour le transcontinental, c'est près de 40 p. 100, et pour le régional, près de 30 p. 100.

Nous voulons nous fixer des objectifs réalistes de recouvrement des coûts, parce que nous pensons que les contribuables canadiens doivent avoir une idée de ce qu'il en coûte pour maintenir ce service. Nous entendons prendre un certain nombre de mesures pour y arriver. Nous allons d'abord avoir un programme dynamique de commercialisation. Nous allons nous fixer des objectifs réalistes en ce qui concerne les coûts. Nous allons accorder à VIA toute la marge nécessaire pour modifier ses horaires de façon à accroître le plus possible le nombre de ses voyageurs. Notre approche sera multiple. Il y a évidemment une autre façon de réduire les coûts dans le couloir, et c'est réduire la fréquence du service.

De toute façon, nous n'allons pas chambarder le système du jour au lendemain. Nous avons d'autant plus de marge de manœuvre qu'il y a d'autres modes de transport dans le couloir. La situation n'est pas la même que dans les localités éloignées. Ce n'est pas la même chose que pour certains services régionaux ou même pour le service continental, parce que le service continental doit être considéré comme distinct. Il représente plus qu'un mode de transport. Il constitue une expérience unique. Il encourage le tourisme. Il rapporte beaucoup d'avantages indirects au pays.

**M. McCurdy:** Je constate que vous n'avez pas pris le train entre Windsor et Toronto.

**M. Mazankowski:** Nous pensons que les services dans les régions éloignées, certains services régionaux sont essentiels, et nous entendons les maintenir. Pour ce qui est du couloir, nous allons être plus exigeants et nous allons essayer de recouvrer une certaine part de nos coûts.

[Text]

**Mr. McCurdy:** This does not really answer my question. Do you have any estimate of what you might regard as tolerable in terms of fare increases that will be entertained in the corridor within the context of that?

**Mr. Mazankowski:** I repeat, that is only one component. Implicit in your question, you are simply saying that the only way you can improve cost recovery is through increased fares. I say no.

**Mr. McCurdy:** No, I did not say that. The question said quite explicitly . . .

**Mr. Mazankowski:** It depends upon how much you are going to increase your ridership. It depends upon what sort of schedule you are going to have. It depends upon a whole host of things.

**Mr. McCurdy:** So your answer to the question is that you think you can attain full cost recovery with no fare increase.

**Mr. Mazankowski:** I did not say that.

**Mr. McCurdy:** Well then, what are you going to say? Contained in my question were assumptions about changes in the kind of service, improvement of the rolling stock, and so on. That was implicit in the question. It was specified in the question, as a preliminary to a very simple question to you, sir. Do you have any estimate of the magnitude of fare increases that might be entertained in the portion between Windsor and Toronto?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I said it would require a combination of things. I do not know how much clearer I can be.

**The Chairman:** I must say, Mr. McCurdy, VIA is . . . The Minister is here on the budget, and you are right, it was all mentioned on the budget, but do not forget, we have VIA here on Thursday.

**Mr. McCurdy:** That may be so, but we are talking about a budget which is the policy of the government that has implications for the people in Windsor.

**The Chairman:** Agreed.

**Mr. McCurdy:** There is very great concern about the issue, and I am here to ask the question. I would have hoped to have received an answer, but I did not.

• 2205

May I change the topic slightly? About UTAP, about half the people in Windsor at any one time are waiting at level crossings. The Tecumseh grade separation, which has been scheduled for quite some time, approved at the provincial level, accorded first priority, as I understand it, by the previous government, is still waiting for funds. Can you give us some enlightenment about the situation with the kind of construction, grade separation, funded by UTAP heretofore, with a program that terminated in March of this year? Will funds be forthcoming for that kind of work?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the UTAP five-year program expired on March 31, 1985. I am in the process of preparing a memorandum to Cabinet for a renewal of the

[Translation]

**M. McCurdy:** Vous n'avez pas répondu à ma question. Dans le contexte de cette politique, qu'envisagez-vous comme marge tolérable pour une augmentation des tarifs le long du corridor?

**M. Mazankowski:** Je vous répète qu'une augmentation des coûts ne constitue qu'un des moyens à notre disposition. Votre question laisse entendre que c'est le seul moyen de procéder. Je vous réponds que ce n'est pas le cas.

**M. McCurdy:** Il me semble que ma question est précise . . .

**M. Mazankowski:** Tout dépend du taux de fréquentation. Tout dépend également des horaires. Il y a beaucoup de facteurs qui entrent en ligne de compte.

**M. McCurdy:** Vous voulez dire que vous allez pouvoir recouvrer vos coûts entiers sans augmentation de tarifs.

**M. Mazankowski:** Je n'ai rien dit de tel.

**M. McCurdy:** Qu'avez-vous dit dans ce cas? Parce que ma question supposait qu'il y aurait un certain nombre de changements, d'améliorations dans le matériel roulant et le reste. Pour le reste, elle était fort simple. Avez-vous une idée de l'augmentation des tarifs qui est envisagée dans le couloir Windsor-Toronto?

**M. Mazankowski:** J'ai indiqué que notre politique supposait un certain nombre de choses. Je ne peux pas être plus clair.

**Le président:** Monsieur McCurdy, le ministre est ici pour parler du budget. Je veux bien croire que VIA est mentionné dans le budget, mais il ne faut pas oublier que ses représentants doivent comparaître jeudi.

**M. McCurdy:** Nous parlons ici du budget, d'une politique du gouvernement qui risque d'avoir un impact sur les gens de la région de Windsor.

**Le président:** J'en conviens avec vous.

**M. McCurdy:** C'est une question qui suscite beaucoup de craintes et que je tiens à élucider. J'ai certainement le droit de m'attendre à une réponse de la part du ministre.

Puis-je changer légèrement de sujet? Dans le contexte du PATU, je vous signale qu'il y a toujours à peu près la moitié de la population de Windsor qui attend à un passage à niveau quelque part. Or, le carrefour Tecumseh, qui est prévu depuis longtemps, qui a été approuvé par la province, qui était considéré comme prioritaire, si je comprends bien, par le gouvernement antérieur, attend toujours les fonds nécessaires. Qu'en est-il de ce projet de construction, financé jusque-là en vertu du PATU, lequel prenait fin en mars de cette année? Les fonds nécessaires pourront-ils être obtenus?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le PATU était un programme quinquennal qui se terminait le 31 mars 1985. Je suis en train de préparer un mémoire à l'intention du Cabinet

[Texte]

program that would, hopefully, cover the points the hon. member has raised.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I have one very brief question; and once again I go back to the regional disparities you were talking about. You were talking about a 30% ridership. It worries me, in my riding, and one of the reasons why I get frustrated is when you come from an underpopulated area, a poor area, we tend to listen to the gentlemen from the Windsor-Quebec corridor, from Montreal, from Toronto, from Regina, Winnipeg, with their shops. I would invite you to have a shop with 1,150 workers in the Gaspé; we will bring you in with open arms. But with the passenger service we have when we talk about VIA Rail, which is the main line of the people from my area who have to get out or want to get out to see the rest of this great land, I wonder if we do not maintain a 30% ridership. If in poor times, such as in wintertime, we fall down to a smaller percentage, is it your intention as Minister to continue at least to maintain the service we now have, or to see if we can improve upon it?

**Mr. Mazankowski:** First of all, we are not talking about ridership; we are talking about levels of cost recovery, and depending on the kind of service that is applicable. In the case of regional services or remote services, that is where we believe there is a genuine role for federal government support. We have to differentiate, we believe, between the corridor service and the services in the remote and outside regions of the country. That is the kind of differentiation we hope to achieve, and we hope to outline that with some degree of clarity when we bring forth the legislation.

• 2210

As far as remote services are concerned, as long as that service is the only form of public transportation in that particular area, I cannot see how we would in all conscience be in a position to withdraw that service. But again, in comparing that to the service along the corridor, there is a variety of modes of service on the corridor, and we believe we should not be subsidizing to the same extent services on the corridor as we are prepared to do in the remote areas.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you very much, Mr. Chairman. You are most kind.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gray. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I have some quickies, Mr. Chairman. As I understand it, in the budget papers, over the next two years cash recoveries of \$500 million are expected to be realized from surpluses in Ports Canada and the St. Lawrence Seaway. Do I have that right?

**Mr. Mazankowski:** No, it is not right. It is \$160 million, Mr. Benjamin, \$30 million out of the seaway and \$133 million out of Ports Canada.

**Mr. Benjamin:** How much out of the seaway?

**Mr. Mazankowski:** It is \$30 million.

**Mr. Benjamin:** And it is \$133 million out of Ports Canada.

[Traduction]

en vue de son renouvellement. Ainsi, le problème qu'évoque l'honorable député pourrait être réglé.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** J'ai une brève question. Elle a trait aux disparités régionales dont il a été question plus tôt. Vous parliez d'un taux de fréquentation de 30 p. 100. Il y a quelque chose qui me frustre beaucoup. Je viens d'une région sous-peuplée, d'une région pauvre. J'entends les députés du couloir Windsor-Québec, de Montréal, de Toronto, de Regina, de Winnipeg, se disputer au sujet des ateliers. Je vous assure qu'un atelier de 1,150 travailleurs serait le bienvenu à Gaspé. En ce qui concerne le service voyageurs de VIA Rail, pour nous, c'est ce qui nous permet de sortir de notre région et d'aller voir le reste de ce grand pays. Je m'interroge donc au sujet de ce taux de fréquentation de 30 p. 100 qui devrait être maintenu. Au cours de l'hiver, par exemple, alors que le taux de fréquentation peut baisser légèrement, avez-vous au moins l'intention de maintenir le service si vous ne voulez pas l'améliorer?

**M. Mazankowski:** D'abord, nous ne parlons pas du taux de fréquentation, mais du niveau de recouvrement des coûts, selon le genre de service offert. Dans le cas des services régionaux ou des services dans les régions éloignées, nous pensons que le gouvernement fédéral doit les subventionner. Nous faisons une nette distinction entre les services dans le couloir et les services dans les régions éloignées ou les services régionaux. Nous espérons bien en tenir compte également dans la loi que nous allons présenter.

Pour revenir aux services dans les régions éloignées, s'ils représentent le seul mode de transport, je ne vois pas comment nous pouvons envisager en toute conscience de les éliminer. Dans le couloir, la situation est toute autre. Il y a divers modes de transport, et nous estimons que nous ne devons pas subventionner les services aux mêmes niveaux que dans les régions éloignées.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Gray. C'est à M. Benjamin.

**M. Benjamin:** J'ai quelques brèves questions, monsieur le président. Si j'ai bien compris les documents budgétaires, Ports Canada et la Voie maritime du Saint-Laurent fourniront 500 millions de dollars sous forme d'excédents au cours des deux prochaines années. C'est exact?

**M. Mazankowski:** Non. Le montant est de 160 millions de dollars, monsieur Benjamin, 30 millions de dollars pour la Voie maritime et 133 millions de dollars pour Ports Canada.

**M. Benjamin:** Combien pour la Voie maritime?

**M. Mazankowski:** 30 millions de dollars.

**M. Benjamin:** Et 133 millions de dollars pour Ports Canada.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** The other figure may come from some other Crown corporations, perhaps Petro-Canada, AECL and others such as that. That may be where you got that figure.

**Mr. Benjamin:** All right, fine. The fiscal plan discusses proposed increases in the tax on air fares, and the increase will go from \$220 million in this past fiscal year to, I think, \$270 million in the current fiscal year and then up to \$305 million. What do you expect for an air fare tax for the current fiscal year and then again for next year? I think it is \$30 now, is it not?

**Mr. Mazankowski:** Yes. It has a ceiling of \$30. That is still in the consideration stage, Mr. Chairman. I should point out to Mr. Benjamin, so he will appreciate the problem we have, that the support for the airport system in this country works out to \$58 per passenger round trip. That is what the shortfall is. We run about 55 million passengers, and the shortfall on a passenger per round trip is \$58; in other words, that is the subsidy for every air traveller using Canada's airport system. That is the shortfall between expenditures and revenues. That does not take into account any consideration for capital; that is O and M.

**Mr. Benjamin:** Thank you. I appreciate that, Mr. Chairman.

**Mr. Mazankowski:** I pointed out earlier, Mr. Chairman, that the cost recovery on the airport system is down to about 35%. In 1980 it was 50%.

**Mr. Benjamin:** I take it, then, that the fiscal plan to be implemented will require Orders in Council once you have decided what the air fare tax increase will be. Is that the way it will be handled?

**Mr. Mazankowski:** Yes, that is my understanding.

**Mr. Benjamin:** Last November, the Minister of Finance stated that under the Ways and Means motions amendments would be brought in that would eliminate the duplication of that tax for single journeys requiring more than one ticket. Has that been done yet?

**Mr. Mazankowski:** No, it has not. But it may very well be one of the things considered during the course of our examination of a new airport structure and how we divvy up the airport tax to ensure that you have a realistic level of cross-subsidization to support all the airports, large and small. That really becomes, I would suspect, the major source of revenue in funding the continuation of the airport services in this country.

**Mr. Benjamin:** If I may be allowed one parochial question, Mr. Chairman...

**The Chairman:** Certainly. It would not be a full Transport committee if there were not one from you.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Le chiffre que vous avez pourrait inclure d'autres sociétés de la Couronne, Petro Canada, peut-être, l'EACL et d'autres.

**M. Benjamin:** Très bien. Le plan budgétaire fait état d'augmentations proposées de la taxe d'aéroport, de 220 millions de dollars pour l'exercice financier écoulé, à 270 millions de dollars, je crois, pour l'exercice financier en cours, puis jusqu'à 305 millions de dollars. Tout cela se traduira par une taxe d'aéroport de quel ordre pour l'exercice financier actuel et l'exercice financier qui vient? La taxe est de 30\$ actuellement, n'est-ce pas?

**M. Mazankowski:** En effet, le plafond est de 30\$. La question est encore à l'étude. En passant, monsieur le président, je signale à M. Benjamin, pour placer la question dans son contexte, que le financement des aéroports au pays se situe actuellement à 58\$ par passager aller-retour. C'est là le montant du déficit. Nous avons quelque 55 millions de passagers, et le déficit est de 58\$ par passager aller-retour. En d'autres termes, c'est la subvention qui est versée pour chaque passager qui utilise les aéroports du Canada. C'est un manque à gagner. Et c'est un chiffre qui ne tient pas compte des immobilisations nécessaires. C'est strictement pour l'exploitation et l'entretien.

**M. Benjamin:** Je comprends, merci, monsieur le président.

**M. Mazankowski:** Je rappelle également, monsieur le président, que le taux de recouvrement des coûts pour les aéroports est descendu à environ 35 p. 100. En 1980, il était de 50 p. 100.

**M. Benjamin:** Je suppose que le plan budgétaire prévoit qu'il y aura des décrets du conseil une fois que l'augmentation de la taxe d'aéroport sera décidée.

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. Benjamin:** En novembre dernier, le ministre des Finances avait indiqué qu'il y aurait des motions de voies et moyens en vue d'apporter des modifications éliminant la double imposition de cette taxe pour les allers simples nécessitant plus d'un billet. Ces motions ont-elles été présentées?

**M. Mazankowski:** Non. Ce serait peut-être une des mesures qui seront envisagées dans le cas de l'examen de la nouvelle structure des aéroports, de façon à diviser les revenus provenant de la taxe pour assurer un bon niveau d'inter-financement des aéroports, grands et petits. Je suppose que c'est la principale source de financement pour les aéroports du pays.

**M. Benjamin:** Je ne sais pas si je puis me permettre de poser une question concernant ma propre circonscription, monsieur le président...

**Le président:** Ce ne serait pas une véritable réunion du Comité des Transports s'il n'y en avait pas au moins une de votre part, monsieur Benjamin.

[Texte]

• 2215

**Mr. Benjamin:** Mr. Minister, Mr. Mulder advised that Dr. Horner and others had met with provincial government officials in Saskatchewan, regarding the multimodal station in downtown Regina. He said he thought the province is now prepared to look at it again, to see whether or not something could be done about completing that project, even if it meant opening up the 1982 agreement, for any revisions that could be negotiated.

Have any further discussions been carried on at the official level or by yourself, and is the federal authority prepared to go to the same lengths as they did in Sudbury? They were offering \$500,000 towards the Regina one and \$2 million towards the Sudbury one. Could the same kind of consideration be given, or even a little better, since Regina is bigger, to the multimodal transportation? This contribution should be compared to federal contributions to other multimodal centres already in place. I think that would be one of the things that would persuade the Government of Saskatchewan to allow the project to go ahead.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Benjamin, I am not sure whether I can be specific. I know there have been some discussions with respect to this. There were discussions some time ago at the officials level, but I am not sure what discussions have taken place in the preceding period. I will revisit the issue and perhaps get back to the hon. member.

**Mr. Benjamin:** Thank you. Mr. Chairman, I will now move to the east coast.

The government plans to streamline coastal ferry services. I am interested in your comment about identified measures and their implementation, as well as your comments on the result of the reduction of the service in the Yarmouth- Bar Harbour ferry service. I take it that the federal and provincial governments have reached an understanding. The provincial government will pick up three months of the subsidy for that service and the federal government will pick up the other three months. But I am informed that the extended service for the *Bluenose* will only be an additional three months, and that a subsidized vessel called the *Scotia Prince* for the other three months. Now, that is a vessel that is registered in Bermuda and operates entirely with an offshore crew. It is owned by Transworld Steamship Company of Panama.

I would like to know whether the federal government will try to enter into an agreement to keep the Canadian vessel and the Canadian crew working those last three months. Will your identified measures create any further employment for the good people of Bermuda, or for the people of Nova Scotia? What is the established status of that? What is that status in the sense of CN Marine's being set up as a separate Crown corporation?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, an arrangement has been reached with the provincial government, where the *Bluenose* will provide service from February 1 to October 15, annually. The provincially subsidized service will be provided

[Traduction]

**M. Benjamin:** Monsieur le ministre, M. Mulder a indiqué que M. Horner et d'autres avaient rencontré les représentants du gouvernement provincial de la Saskatchewan relativement à la station multimodale dans le centre-ville de Regina. Selon lui, la province était prête à réexaminer la possibilité de terminer le projet, même si cela signifiait la renégociation de l'entente de 1982.

Y a-t-il eu d'autres discussions à ce sujet au niveau des hauts fonctionnaires ou à votre niveau, et le gouvernement fédéral est-il prêt à s'engager autant qu'il l'a fait à Sudbury? Il offre 500,000\$ à Regina alors qu'il en offre 2 millions à Sudbury. Ne pourrait-il pas aller aussi loin, sinon plus loin, parce que Regina est une plus grande ville, dans le cas de la station multimodale? Le gouvernement fédéral devrait être prêt à verser le même niveau de contributions qu'aux autres centres multimodaux ailleurs. Ainsi, le gouvernement de la Saskatchewan pourrait être persuadé de reprendre le projet.

**M. Mazankowski:** Je ne sais pas si je puis entrer dans le détail, monsieur Benjamin. Je sais qu'il y a eu des discussions à ce sujet. C'était au niveau des hauts fonctionnaires Pour la période qui a précédé, je ne sais pas. Je reverrai le dossier et communiquerai avec vous.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Je vais maintenant faire un saut sur la côte est.

Le gouvernement entend rationaliser le service de traversier sur la côte. J'ai été intéressé par ce que vous avez dit au sujet des mesures identifiées et de leur application. J'ai également été intéressé par vos propos sur l'impact de la réduction des services de traversier entre Yarmouth et Bar Harbour. Si je comprends bien, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux en sont venus à une entente. Le gouvernement provincial dans ce cas prendra à sa charge trois mois du financement du service et le gouvernement fédéral les trois autres mois. Or, selon mes informations, le service assuré par le *Bluenose* ne sera prolongé que de trois autres mois, alors qu'il y aurait un autre bateau, le *Scotia Prince*, qui sera subventionné pour trois mois. Il se trouve que c'est un bateau qui est enregistré aux Bermudes et qui fait appel à un équipage totalement étranger. Il appartient à la Transworld Steamship Company de Panama.

Je voudrais savoir si le gouvernement fédéral a l'intention de veiller, dans le cadre de l'entente, à ce que le service soit effectué par un bateau canadien doté d'un équipage canadien pour les trois derniers mois. Vos mesures identifiées créeront-elles des emplois pour les habitants des Bermudes ou pour les habitants de la Nouvelle-Écosse? Quelle est la situation dans le contexte de transformation de la CN Marine en société de la Couronne distincte.

**M. Mazankowski:** L'entente avec le gouvernement provincial prévoit que le *Bluenose* fera le service du premier février au 15 octobre annuellement. Le service subventionné par la

## [Text]

from May until the end of January each year, which would provide 12 months' service. That is really the main objective.

We would have certainly provided the service on a continuous 12-month basis, with Nova Scotia picking up the apportioned subsidy to be allocated to us and to CN Marine. However, for the present time, they found this arrangement worked better for them, in terms of their government accounting procedures, I guess, more than anything.

• 2220

That is a contracted service. We do not really have any say, other than to perhaps suggest that basically they are paying the shot and they are contracting the service. We are delighted we were able to resolve it in such a way that it resulted in some saving to us and at the same time provided the service to the people of Nova Scotia. As a result, it will give them a continuous 12-month service.

With respect to the earlier question about rationalization of services by CN, I think that essentially—other than perhaps the odd modification—most of those changes have been put in place as a result of the November exercise. We are going to be reducing the number of vessels, but bringing on new vessels, which will be larger and faster but could result in a reduced frequency of service.

Nonetheless, I do not foresee any major shifts or changes in terms of that service, other than the fact that there is a subsidized service that was provided, an agreement between the federal government and the provincial government as it applies to Quebec and Newfoundland and Labrador, provincial agreements, which will expire. Those will probably be allowed to lapse, but we are going to continue to move forward on the acquisition of some new vessels to replace the ones that have been outdated or are unserviceable. As I said, I do not foresee any major changes in service.

I should say as well that since we have set up a separate Crown corporation under CN Marine we are hopeful we will be able to give it a new name, something along the lines of Atlantic Marine or Marine Atlantic, which will be appropriate for the region it is going to serve.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, Mr. Minister, I take it then that for the remaining three months of the year the Yarmouth ferry will be running entirely under the control of the Government of Nova Scotia on a contractual basis, and during those same three months a Canadian vessel and a Canadian crew will be tied up and laid off. Can you not do anything about persuading Nova Scotia to keep using that Canadian vessel and the Canadian crew?

**Mr. Mazankowski:** We suggested that they pick up the deficiency. As I said, I do not run the Nova Scotia government. I presume there is some reason for them making that decision. It may be a logistical . . . I am not sure whether it is cheaper; we did not get down to that basis. But they have that arrangement with them; in the interests of providing service on

## [Translation]

province sera assuré de mai à la fin janvier de chaque année, le service sera ainsi assuré pendant 12 mois, ce qui était l'objectif.

Nous aurions été certainement prêts à assurer le service de façon continue sur 12 mois, la Nouvelle-Écosse nous versant et versant à CN Marine sa part de la subvention. Cependant, la Nouvelle-Écosse estime que l'arrangement actuel lui convient mieux. C'est pour faciliter sa comptabilité.

C'est un service offert par contrat. Nous n'avons pas vraiment notre mot à dire. Dans les faits, ils paient la facture et ils offrent ce service par contrat. Nous sommes enchantés d'avoir pu régler cette question qui nous a permis de réaliser quelques économies tout en offrant ce service à la population de la Nouvelle-Écosse. Dorénavant, la population se verra offrir ce service 12 mois sur 12.

Pour ce qui est de votre question précédente concernant la rationalisation du service du CN, je crois que, pour l'essentiel . . . mis à part quelques petites modifications secondaires . . . la majorité des changements apportés sont le résultat de l'exercice du mois de novembre. Nous allons réduire le nombre de bateaux, mais nous en mettrons de nouveaux en service, qui seront plus gros et plus rapides. Il reste qu'il est possible qu'il y ait réduction de la fréquence du service.

Néanmoins, je ne prévois pas de changements importants dans ce service, si ce n'est que la subvention octroyée en vertu d'un accord entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux du Québec et de Terre-Neuve et du Labrador ne sera pas renouvelée. Ces bateaux finiront probablement par disparaître, mais nous continuerons à acheter de nouveaux bâtiments pour remplacer ceux qui sont devenus démodés ou irrépares. Je ne prévois donc pas de modifications importantes de ce service.

J'ajouterais qu'ayant créé une nouvelle société de la Couronne à partir de CN Marine, nous espérons pouvoir lui donner un nouveau nom, un nom comme Atlantique Marine ou Marine Atlantique, qui conviendra parfaitement à la région qu'elle servira.

**M. Benjamin:** Monsieur le ministre, j'en déduis que, pour les trois derniers mois de l'année, le service de traversier de Yarmouth sera totalement pris en charge par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse sur une base contractuelle et que, pendant ces mêmes trois mois, un bateau canadien sera désaffecté et un équipage canadien mis à pied. Ne pouvez-vous pas persuader la Nouvelle-Écosse de continuer à utiliser ce bateau canadien et cet équipage canadien?

**M. Mazankowski:** Nous leur avons suggéré de combler cette lacune. Comme je l'ai déjà dit, ce n'est pas moi qui dirige le gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Je suppose qu'ils ont leurs raisons pour prendre cette décision. C'est peut-être une question d'intendance . . . je ne sais si c'est parce que cela leur coûte moins cher; nous n'en avons pas discuté. C'est l'entente

[Texte]

a continuous basis I think that is the way it was resolved. That is the way it is.

**Mr. Benjamin:** On that particular three months, then, the ball is entirely in the Government of Nova Scotia's hands—is that correct?

**Mr. Mazankowski:** Well, in terms of the service it is contracted for and the fact that it pays for that service; I guess to that extent that is right.

**Mr. Benjamin:** Okay, we will take that up further with them.

**The Chairman:** That is 12 minutes on the second round, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Does somebody else want to go?

**The Chairman:** Mr. Cochrane, and we are trying to hit 10.30.

**Mr. Benjamin:** I have a couple more tiny ones.

**The Chairman:** You said the others were quickies, and it took 12 minutes. Your idea of a quickie and my idea of a quickie are two different ideas.

Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** And my idea of fairness is not for Mr. Benjamin to use my time.

Needless to say, I wish I had some of the problems of some of the members opposite with regard to what it looks like is happening at the Transcona shops and certainly looks like what may happen at the intermodal facility in Regina and also having trains in the corridor, which has a prospect of new trains with full crowds. Certainly I would look more positively upon the munificence of the government if that happened in my area.

This leads me to my concern, I guess. The Minister made reference to protecting remote areas of the country. I hate to think of my area as being remote, but I guess compared to what is going on in other parts of the country it is somewhat remote with regard to the service. I am a little concerned about the protection of the employees in various parts of the country. As you know, as I have written to you a number of times, there seems to be a little erosion of some job functions in eastern Canada, particularly in my area. I see another one on the horizon, which is specifically VIA, which I will discuss with them on Thursday as well.

• 2225

I am soliciting the assistance of the Minister to make sure we can live up to some attention toward remote areas. I am fully aware we can probably run most of the facilities in Canada from central Canada. We can do most of the work in Ontario and Quebec and to hell with the hinterland. I seem to see that attitude prevailing in some of the efforts being made to save money.

[Traduction]

qu'ils ont conclue, leur objectif étant d'assurer un service permanent. C'est la décision que ce gouvernement a prise.

**M. Benjamin:** Donc, pendant ces trois mois, c'est le gouvernement de la Nouvelle-Écosse qui mène le bal, n'est-ce pas?

**M. Mazankowski:** Dans la mesure où c'est lui qui paie la facture et qui offre ce service par contrat, je suppose que c'est ainsi.

**M. Benjamin:** Nous en reparlerons aux responsables de ce gouvernement.

**Le président:** Monsieur Benjamin, cela fait 12 minutes pour le deuxième tour.

**M. Benjamin:** Est-ce que quelqu'un d'autre veut la parole?

**Le président:** M. Cochrane, et nous aimerions ne pas dépasser 22h30.

**M. Benjamin:** J'ai encore une ou deux toutes petites questions.

**Le président:** C'est ce que vous avez déjà dit pour les autres et il vous a fallu 12 minutes. L'idée que vous vous faites d'une petite question ne correspond pas à la mienne.

Monsieur Cochrane.

**M. Cochrane:** Mon idée de la justice est que M. Benjamin n'utilise pas mon temps de parole.

Il va sans dire que je souhaiterais avoir certains des problèmes des députés de l'opposition concernant les ateliers de Transcona, concernant les perspectives d'avenir de la gare intermodale de Regina ainsi que celles de ces nouveaux trains dans le corridor, remplis de voyageurs. Je considérerais certes d'une manière beaucoup plus positive la munificence du gouvernement si cela se passait dans ma région.

Cela me conduit à la question qui m'intéresse. Le ministre a dit qu'il fallait protéger les régions éloignées. Il me déplaît de penser à ma région en ces termes, mais je suppose que, si on la compare à ce qui se passe dans d'autres régions du pays, on peut la considérer comme quelque peu éloignée sur le plan des services offerts. La protection des employés dans les diverses régions du pays me cause quelques petites inquiétudes. Comme vous le savez, je vous ai écrit à plusieurs reprises, car il semblerait qu'il y ait une petite érosion au niveau de certains emplois dans l'Ouest canadien, tout particulièrement dans ma région. Je vois une autre possibilité à l'horizon, possibilité spécifique à VIA dont j'entretiendrai également les responsables jeudi.

Je sollicite l'assistance du ministre afin qu'il soit véritablement prêt attention aux régions éloignées. Je sais fort bien que nous devons probablement pouvoir tout diriger à partir du centre du Canada. Nous pouvons faire faire la majorité des travaux par l'Ontario et le Québec et que les régions éloignées aillent au diable. Il me semble que c'est le genre d'attitude dont témoignent certains de ces efforts visant à réaliser des économies.

[Text]

Currently there are 26 employees in Moncton doing VIA Rail accounting. We are going to see very shortly 8 of those positions abolished. I can accept a lay-off because there is no work to be done. If there is no work, I do not expect the Government of Canada to employ people in meaningless occupations. Eight of those are to be abolished, and that perhaps should be so. Thirteen of those positions are being transferred to the Province of Quebec. The remaining five are going to rest in my municipality.

I am afraid there are several ramifications to that. First of all, it is taking good-paying jobs from an area with high unemployment and putting them in an area which is a little better off. Many of the people will not go. At the same time, I think it is ignoring what are some pretty serious economic problems that are occurring in parts of the country, and primarily mine.

I know VIA on-board services recently hired 50 new employees. I understand there was national advertising, or close to national advertising, to fill those positions. Yet the layoff situation is going to affect specifically people in my area, where we did not get the full benefit of the 50.

I am concerned. I know it is a cost-saving effort and I know there is an effort by VIA to cut costs. We have somewhat requested that. But I am a little concerned that it is being done without regard to regional economic disparity, without regard to a national picture that VIA should be trying to portray. I am a little concerned with that. When I look at that in conjunction with other things that have been done in Atlantic Canada and that are now being done in central Canada, in Ontario and Quebec, I am a little concerned that we are not giving adequate protection, as we should, to the employment picture in what we have just referred to as the remote areas of the country.

Mr. Minister, I can assure you I am going to go into serious discussions with VIA Rail, but I guess I am looking for some assistance from you and your department in trying to protect the national identity of VIA, and also to maintain the decentralized administration of the VIA operation, which currently, to a point, recognizes regional economic disparities. I guess what I am asking for, Mr. Minister, is how much support I can ask you for, and how much I can expect to receive.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, these are some of the difficulties and hardships that go with the job. I certainly sympathize with Mr. Cochrane. I know he speaks with sincerity and I know this troubles him very much. I guess all I can say is that we have been pretty hard on VIA in getting its costs in line and bringing about reducing any fat and extravagance and waste and bringing about a much more efficient and much leaner administration. That is part and parcel of the whole revitalization process.

We are really faced here with a situation of whether rail passenger service in this country is going to survive at a level that is tolerable. We are going to be engaged in these kinds of things from time to time, and there will be some consolidation. I guess the only comfort I can offer the hon. member is that

[Translation]

A l'heure actuelle, à Moncton, 26 employés ont la responsabilité de la comptabilité de VIA Rail. Très bientôt huit de ces postes vont être abolis. Je peux accepter que des employés soient mis à pied s'il n'y a pas de travail. S'il n'y a pas de travail, je n'attends pas du gouvernement du Canada qu'il emploie des gens à ne pratiquement rien faire. Huit de ces postes doivent être abolis, et c'est peut-être justifié. Treize de ces postes sont transférés au Québec. Les cinq autres doivent rester dans ma municipalité.

Je crains que cette initiative n'ait plusieurs conséquences. Premièrement, elle supprime des emplois bien payés dans une région à fort taux de chômage et les transfère dans une région dont la situation est un peu meilleure. Nombre de ces employés ne partiront pas. En même temps, j'estime que c'est ignorer des problèmes économiques assez sérieux qui se posent à certaines régions de notre pays et en particulier à la mienne.

Je sais que VIA Rail vient d'embaucher tout dernièrement 50 nouveaux employés pour ses services à bord. Je crois comprendre que ces emplois ont fait l'objet d'un campagne publicitaire pratiquement nationale. Pourtant alors que les mises à pied toucheront plus particulièrement les employés de la région, ils ne se sont pas vu offrir ces nouveaux emplois.

Cette situation m'inquiète. Je sais que c'est dans un but d'économie et je sais que Via s'efforce de réduire ses dépenses. À notre demande, en quelque sorte. Il reste que ces économies sont réalisées sans tenir compte des disparités économiques régionales, sans tenir compte de critères nationaux que Via devrait respecter. Cela m'inquiète un peu. Lorsque je considère cela en conjonction avec d'autres choses qui étaient faites dans le Canada atlantique et qui sont maintenant faites dans le centre, en Ontario et au Québec, je crains que nous ne protégions pas suffisamment, comme nous le devrions, l'emploi dans ces régions du pays dites éloignées.

Monsieur le ministre, je peux vous assurer que j'en discuterai sérieusement avec les responsables de VIA Rail, mais j'aimerais que vous-même et vos collaborateurs m'aidiez à protéger l'identité nationale de VIA, ainsi qu'à préserver la décentralisation de l'administration des activités de VIA, qui actuellement, jusqu'à un certain point, tient compte des disparités économiques régionales. En un mot, monsieur le Ministre, ce que je voudrais savoir, c'est quel appui je peux vous demander et quel appui je peux attendre de vous.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, ce sont certaines des difficultés de ce métier. Je comprends fort bien les inquiétudes de M. Cochrane. Je sais qu'il est sincère et que cela le trouble beaucoup. Tout ce que je peux dire, c'est que nous avons été très durs avec VIA et que nous avons exigé de cette compagnie qu'elle réduise ses dépenses, qu'elle mette fin à certaines extravagances et à certains gaspillages, qu'elle assainisse et qu'elle optimise sa gestion. Toutes mesures indispensables à cet exercice de revitalisation.

Il s'agit ici en réalité de déterminer si nous pouvons maintenir des services ferroviaires de voyageurs à un niveau tolérable. Nous ré-examinerons la situation sur une base régulière et des mesures devront chaque fois être prises. Je suppose que la seule consolation que je puisse offrir au député est qu'il est possible

[Texte]

there may very well be a consolidation of effort going the other way from time to time.

It is basically the same situation that Mr. Blaikie had raised about Transcona. There may very well be some consolidation of effort in Edmonton, but there may also be some consolidation from Edmonton into Winnipeg, to achieve those better economies of scale. I would hope it would be in that spirit and in that context that perhaps you may end up being the beneficiary in the long term.

Let us face it. We have restored the Atlantic service; and if we did not engage in some of these cost-cutting exercises and injections of improved efficiency, we would not have a rail passenger system. We are trying to walk a very fine line by restoring services, but also by keeping an eye on the cost of maintenance of these services. So it is a difficult effort on everyone's part.

• 2230

I would suggest that Mr. Cochrane approach this particular issue with the VIA Rail people on the basis of what kinds of trade-offs may very well accrue to Moncton as a result of some of the consolidation that may be going that way, because I suspect that could happen.

**Mr. Cochrane:** I have been waiting for them. They have been very slow in coming.

With regard to the Atlantic, of all the lines that have been restored it was probably the one closest to having its total costs recovered, and I think the VIA presence in our area is a contributor to that. As we see our station in Moncton and elsewhere in Atlantic Canada, it does not contribute greatly to enticing people to utilize what is I think an improved service.

I guess what I am worried about—it is a philosophical concern as much as a political, practical one—is that I know very well that we can run VIA Rail, we can run CN, we can run all those facilities—air traffic control, the ticket service in Air Canada, the ticket service in VIA—from somewhere in the middle of Ontario or in the middle of Quebec. What I am afraid of, if we are on the road to cost recovery and saving costs, is that I am going to see a constant erosion of my work force in the name of cost recovery, completely oblivious to regional economic disparity and the problems we are facing with regard to unemployment in eastern Canada.

**Mr. Mazankowski:** It is not cost recovery at any price. It is some common sense and some practical business sense that has to be applied. My goodness gracious, we have had a government where expenditures have gone out of control. We have in excess of \$200 billion of national debt. It took us 100 years to get it up to \$18 billion or \$20 billion and we are now at \$200 billion. Sooner or later the bullet has to be bitten.

We are not proposing cost recovery as the be-all and the end-all, but when you talk about the cost recovery in the various transportation modes it is pretty darned low. So we are doing it through a combination of things. We are doing it through trying to improve the efficiency, cutting out the waste

[Traduction]

que ces efforts de rationalisation conduisent parfois à une certaine décentralisation.

C'est pour l'essentiel une répétition de la situation de Transcona dont a parlé M. Blaikie. Il est possible qu'il y ait regroupement des efforts à Edmonton, mais il est également possible que le regroupement de ces efforts à Winnipeg permette de réaliser ces économies d'échelle. Il se peut que dans ce contexte, à long terme, vous soyez le bénéficiaire de ces efforts. C'est ce que j'espère.

N'ayons pas peur de la réalité. Nous avons restauré le service atlantique; et si nous n'avions pas procédé à certaines de ces réductions et à certaines de ces améliorations, nous n'aurions pas de service voyageurs. Restaurer ces services est un exercice de corde raide, car notre objectif est de les rentabiliser au maximum. Il faut donc que toutes les parties concernées participent à cet effort.

Je suggérerais à M. Cochrane d'aborder cette question avec les responsables de VIA Rail en leur demandant s'ils ont l'intention d'offrir quelque chose en échange à Moncton, car j'ai bien l'impression que telle est leur intention.

**M. Cochrane:** J'attends leur réponse. Elle se fait attendre.

En ce qui concerne la région Atlantique, de toutes les lignes qui ont été restaurées, c'est probablement celle qui s'avère la plus rentable, et je crois que la présence de VIA dans notre région y a contribué. Quand on voit la gare de Moncton et les autres gares du Canada Atlantique, on ne peut pas dire que cela encourage beaucoup les gens à utiliser un service, à mon avis, amélioré.

Ce qui m'inquiète le plus—c'est une inquiétude tout aussi poétique, pratique que philosophique—c'est que je sais très bien que nous pouvons diriger les opérations de VIA Rail, les opérations du CN, toutes ces activités, le contrôle aérien, les services de billets d'Air Canada, les services de billets de VIA, à partir du milieu de l'Ontario ou du milieu du Québec. Ce dont j'ai peur, si notre objectif est la rentabilité et la réduction des dépenses, c'est d'une érosion constante de la population active de ma région au nom de cette rentabilité et d'un oubli total des disparités économiques régionales et des problèmes de chômage qui se posent à l'est du Canada.

**M. Mazankowski:** Il ne s'agit pas de rentabilisation à n'importe quel prix. Une mesure de sens commun et de sens pratique doit être appliquée. Nous avons eu, grand Dieu, un gouvernement qui ne contrôlait absolument plus ses dépenses. La dette nationale dépasse 200 milliards de dollars. Il nous a fallu 100 ans pour parvenir à 18 milliards ou à 20 milliards de dollars et nous en sommes maintenant à 200 milliards de dollars. Tôt ou tard, un tour de vis est inévitable.

Nous ne proposons pas la rentabilité comme une panacée, mais s'agissant des divers modes de transport ce taux de rentabilité est très très faible. Pour y parvenir nous utilisons plusieurs moyens. Nous essayons d'y parvenir en améliorant

[Text]

and the inefficiency, and trying to get better utilization out of the systems that are in.

Mr. Cochrane is a very successful politician. He has had a distinguished record of service. He is a good salesman. He is a tremendous goodwill ambassador, and I think the best thing he could do would be to go out and sell VIA and sell the service and monitor the service and ensure that we continue to have the kind of vibrant and revitalized service we all want to achieve. That would be the best way of securing a future for himself and for the people he represents.

**The Chairman:** Very good, and I am sure . . .

**Mr. Cochrane:** If I may . . .

**The Chairman:** No.

**Mr. Cochrane:** Not?

**The Chairman:** Well, you are up to nine minutes.

**Mr. Cochrane:** Well, I will wait till the third then.

**The Chairman:** Well, okay.

Mr. Benjamin, and you said a couple of quickies, because if one more member comes in here I am going to call for a vote to adjourn, if we have the eight. So let us go get him.

**Mr. Benjamin:** The new management . . .

**The Chairman:** We do not want to abuse this situation. This is a precedential situation, and I say 10.30 p.m., two and a half hours, is plenty long enough on this occasion. But, Mr. Benjamin, you have the floor and you said you had a couple of quickies.

If Mr. Cochrane wants to go on a third round, it is going to be a very short one as far as the Chair is concerned because we have VIA Thursday. You have made your philosophical input, impact, Mr. Cochrane, as far as the Chair is concerned. I think the Minister has answered and we are repeating ourselves. The questioning and some of the answers have fallen off dramatically in the last 15 minutes.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I have always brought up a completely new subject each time.

Now I would like to ask, Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** You repeated some on the Coast Guard, Mr. Benjamin. Your second round of questioning on the Coast Guard was almost a complete repetition of everything the Minister answered before.

**Mr. Benjamin:** No.

**The Chairman:** Keep going anyway.

**Mr. Benjamin:** The *New Management Initiatives* discusses a review of the Feed Freight Assistance Program, but it does not give any detail as to the relevance such a study has to the budget. Can you tell us what the purpose of its inclusion is and

[Translation]

l'efficacité, en réduisant les gaspillages et l'inefficacité, en essayant de mieux utiliser les systèmes existants.

Monsieur Cochrane a très bien réussi dans la carrière politique. Il a des états de service distingués. C'est un bon vendeur. C'est un excellent ambassadeur, et je pense que la meilleure chose qu'il pourrait faire serait de faire de la publicité à VIA Rail, de vendre les services de VIA Rail, de surveiller ces services et de s'assurer de la continuité du genre de services revitalisés et dynamiques que nous souhaitons tous. Ce serait la meilleure manière d'assurer son avenir et celui de ceux qu'il représente.

**Le président:** Très bien, et je suis certain . . .

**M. Cochrane:** Avec votre permission . . .

**Le président:** Non.

**M. Cochrane:** Non?

**Le président:** Vous avez déjà eu 9 minutes.

**M. Cochrane:** J'attendrai un troisième tour.

**Le président:** Très bien.

Monsieur Benjamin, vous avez dit que vous aviez une ou deux toutes petites questions à poser car si un député de plus arrive, je vais mettre aux voix l'ajournement, si nous sommes 8. Allez-y.

**M. Benjamin:** La nouvelle direction . . .

**Le président:** Nous ne voulons pas abuser de cette situation. Cette situation crée un précédent, et j'ai dit 22h30. Deux heures et demie c'est amplement suffisant. Quoi qu'il en soit, monsieur Benjamin, vous avez la parole et vous avez dit avoir à poser une ou deux petites questions.

Si M. Cochrane veut un troisième tour, il faudra que cela soit très bref car nous entendons VIA jeudi. En ce qui nous concerne, monsieur Cochrane, vous nous avez exposé votre philosophie. Je crois que le ministre vous a répondu et nous ne faisons que nous répéter. Au cours des 15 dernières minutes, certaines des questions et certaines des réponses ont laissé beaucoup à désirer.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** À chaque fois, j'ai toujours abordé un sujet complètement nouveau.

J'aimerais demander, monsieur le président . . .

**Le président:** Vous vous êtes répété en ce qui concerne la garde côtière, monsieur Benjamin. Votre deuxième tour de questions concernant la garde côtière a presque correspondu à une répétition totale de tout ce que le ministre avait déjà dit auparavant.

**M. Benjamin:** Non.

**Le président:** Allez-y.

**M. Benjamin:** Les nouvelles initiatives de gestion parlent d'une révision du Programme d'assistance au transport des aliments pour animaux, mais elle ne donne aucun détail quant au rapport d'une telle étude avec le budget. Pouvez-vous nous dire quel est le but de son inclusion et ce que cette étude

[Texte]

what this review is all about, unless it is to review it out of existence or review it down?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, that does not fall within the ambit of my portfolio. It is in Agriculture.

• 2235

**Mr. Benjamin:** Okay, next is the rationalizing of dredging and small craft harbour services and also the privatizing of federal drydocks in Lauzon, Quebec, and Selkirk, Manitoba, and Esquimalt. Can you expand on that rationalizing of the dredging and small craft harbour services, and what is the time frame on the privatizing of those federal drydocks?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the issue of the federal drydocks comes under the Department of Regional Industrial Expansion. The issue of the small craft harbours and wharves comes under the Department of Fisheries and Oceans.

**Mr. Benjamin:** Gee, you did not have as much work to do there as I thought. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** Thank you, Mr. Chairman.

I must say I appreciate the compliments from the Minister with regard to my ability to sell. I will try to do that as long as I can be assured that one day there will be a commission coming back on my sales efforts, and I think this is the best venue to make sure we work together to achieve the greatest amount of things.

But I will assure you, as a member from Atlantic Canada, particularly from my constituency, that I will continue to speak out and will continue to fight to see that our economic base is maintained. Had I wanted to represent a riding made up of people living in the Province of Quebec, I would have run in Quebec. I would like to see my people, who enjoy the amenities in my area of the country, be allowed to remain there and I look forward to improvement in the service. At the same time, we do look forward to the day when things turn around to our benefit as well as elsewhere in the country. If I do not speak up, it will be too late.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would certainly compliment Mr. Cochrane for his last comments, and I can assure him of my co-operation in working with him and addressing the very important issues he...

**The Chairman:** Mr. Minister, in the spirit of that co-operation and commission for good work in the future, I certainly want to thank colleagues who stayed throughout these two hours and 35 minutes. I compliment you, Mr. Minister, and those staff with you, for giving, certainly in the first two hours or the first hour and 15 minutes, very precise answers. Also, I compliment the questioners for being as precise and relevant. I really think it was an interesting exercise. All the answers were not there. Our Minister knows

[Traduction]

recouvre exactement, à moins qu'elle ne vise l'abandon de ce programme ou sa réduction?

**Mr. Mazankowski:** Monsieur le président, cela ne relève pas de mon portefeuille. C'est un programme du ministère de l'Agriculture.

**Mr. Benjamin:** D'accord, il y a ensuite la rationalisation des services de dragage et des services dans les ports pour petits bateaux ainsi que la privatisation des cales sèches de Lauzon au Québec, de Selkirk au Manitoba et d'Esquimalt. Pourriez-vous nous donner plus de détails à propos de cette rationalisation et nous dire quel est l'échéancier prévu pour la privatisation des cales sèches fédérales?

**Mr. Mazankowski:** Monsieur le président, la question des cales sèches fédérales relève du ministère de l'Expansion industrielle régionale. Celle des quais et des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans.

**Mr. Benjamin:** Ma foi, vous n'avez pas autant de travail que je le pensais. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Cochrane.

**Mr. Cochrane:** Merci, monsieur le président.

Je remercie le ministre de ses compliments quant à mes capacités de vendeur. J'essaierai de ne pas le décevoir tant que je penserai pouvoir toucher un jour une commission, et je crois que c'est là le meilleur endroit pour faire en sorte de collaborer à la réalisation de tas de choses.

Je puis en tout cas vous assurer qu'en tant que député de la région de l'Atlantique, et en particulier de ma circonscription, je continuerai à élever la voix et à me battre pour la défense de notre économie. Si j'avais voulu représenter une circonscription composée de gens vivant au Québec, je me serais présenté au Québec. J'aimerais que mes électeurs qui jouissent des plaisirs qu'offre ma région puissent y rester et c'est ainsi que j'attendrai avec impatience l'amélioration de ce service. Nous attendons également avec impatience le jour où le vent tournera pour nous et pour d'autres régions du pays. Si je n'élève pas la voix, il sera trop tard.

**Le président:** Merci, monsieur Cochrane. Monsieur le ministre.

**Mr. Mazankowski:** Monsieur le président, je félicite certainement M. Cochrane de ses dernières observations et je puis l'assurer de ma collaboration à propos des questions extrêmement importantes...

**Le président:** Monsieur le ministre, dans cet esprit de collaboration et de promesse de récompense, je remercie les collègues qui sont restés durant ces deux heures et 35 minutes. Je vous félicite, monsieur le ministre, vous et vos collaborateurs, des réponses très précises que vous nous avez données durant les deux premières heures, si ce n'est plus. Je félicite également les députés qui ont posé des questions à la fois précises et pertinentes. Nous avons vraiment eu une réunion extrêmement intéressante. Nous n'avons pas obtenu toutes les

*[Text]*

there are many problems to wrestle with, but certainly from my experience as a member of this committee, I think this got to as much meat as I have been exposed to, and perhaps it will be able to become even more mature and the Minister will be even more informed so that we will have even more information at another occasion. Thank you for your co-operation.

We are adjourning until Thursday at 10 a.m., Mr. Cochrane and other members, when VIA Rail will be before us in blazing glory. This meeting is adjourned.

*[Translation]*

réponses recherchées. Notre ministre sait qu'il y a beaucoup de problèmes à régler, mais je dois dire, avec l'expérience que j'ai de ce Comité, que nous avons obtenu un nombre de renseignements record; la situation pourra mûrir encore et nous pourrons demander au ministre de s'informer davantage pour que nous obtenions encore plus de renseignements la prochaine fois. Merci de votre collaboration.

Nous ajournons la réunion jusqu'à jeudi à 10 heures, monsieur Cochrane et chers collègues, et nous recevrons alors VIA Rail dans toute sa gloire. La séance est levée.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Thursday, May 30, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 14

Le jeudi 30 mai 1985

Président: J. Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

---

RESPECTING:

Report of VIA Rail Canada Inc. for the year 1984

CONCERNANT:

Rapport de la Société VIA Rail Canada Inc. pour  
l'année 1984

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Moe Mantha  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Jean Charest  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 30, 1985

(18)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:07 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Bill Gottselig, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Alternates present:* George Baker, Bill Blaikie, Patrick Crofton.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From VIA Rail Canada Inc.:* Pierre Franche, President and Chief Executive Officer; Lawrence Hanigan, Chairman; R.J. Guiney, Vice-President and Chairman, Employee Transfer.

Pursuant to Standing Order 46(4) the Committee commenced consideration of the Annual Report of VIA Rail Inc. for 1984.

The witnesses answered questions.

On motion of Fernand Jourdenais, it was agreed,—That reasonable travelling and living expenses be paid to Greg Gormick who will appear before the Committee on the Annual Report of VIA Rail Inc. for the year 1984.

Questioning resumed.

At 12:35 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

## AFTERNOON SITTING

(19)

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Elliott Hardey, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From VIA Rail Canada Inc.:* Pierre Franche, President and Chief Executive Officer; Lawrence Hanigan, Chairman; R.J. Guiney, Vice-President and Chairman, Employee Transfer; Dr. Hugh Horner, Chairman, VIA Rail Passenger Action Force and Vice-Chairman of the Board of Directors of VIA Rail Canada Inc.; Greg Gormick, Executive Director, Transport 2000.

The Committee resumed consideration of the report of VIA Rail Canada Inc. for the year 1984.

The witnesses answered questions.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 30 MAI 1985

(18)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 10 h 07, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Bill Gottselig, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Substituts présents:* George Baker, Bill Blaikie, Patrick Crofton.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins: De VIA Rail Canada Inc.:* Pierre Franche, président et président-directeur général; Lawrence Hanigan, président; R.J. Guiney, vice-président et président, Comité sur le transfert des employés.

Conformément à l'autorité que lui confère l'article 46(4) du Règlement, le Comité procède à l'étude du rapport annuel de VIA Rail Inc. de 1984.

Les témoins répondent aux questions.

Sur motion de Fernand Jourdenais, *il est convenu*,—Que Greg Gormick qui doit comparaître devant le Comité au sujet du rapport annuel de VIA Rail Inc. de 1984, soit remboursé des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables.

L'interrogatoire des témoins est repris.

A 12 h 35, le Comité lève la séance jusqu'à 15 h 30.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(19)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 40, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Elliott Hardey, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins: De VIA Rail Canada Inc.:* Pierre Franche, président et président-directeur général; Lawrence Hanigan, président; R.J. Guiney, vice-président et président, Comité sur le transfert des employés; Hugh Horner, président, Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs et vice-président du Conseil d'administration de VIA Rail Canada Inc.; Greg Gormick, directeur exécutif, Transport 2000.

Le Comité reprend l'étude du rapport de VIA Rail Canada Inc. de 1984.

Les témoins répondent aux questions.

At 5:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 17 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, May 30, 1985

• 1006

**The Chairman:** Gentlemen, colleagues, I know you like to run the railway on time, and we like to try to get this committee going on time. I see a quorum for the purpose of taking evidence. I would like to welcome this morning the officials of VIA Rail, Pierre Franche, President; Chairman of the Board Mr. Hanigan; and an old colleague and friend of mine, Dr. Hugh Horner, who has been a vice-chairman and I gather also is very involved in the task force. I do not know other person, Mr. Franche.

**Mr. Pierre Franche (President and Chief Executive Officer, VIA Rail):** Gentlemen, he is Mr. Guiney, our Vice-President.

**The Chairman:** Thank you.

Gentlemen, I would like to welcome you. It has been some time since VIA was before us. We have had the Minister. Of course, the Minister has talked about an bill, and we know that has been in a gestation period of some time. Members have their questions, but hopefully we can also relate to some of the task force thoughts and what you are looking for in a bill to get some certainty in an operation which is, to say the least, most vague at the moment in any legislative input.

I am very happy to welcome André Ouellet, the official spokesman for the opposition. He has been very heavily engaged in the parliamentary reform committee, and it is difficult to be in both places at once.

Please commence, Mr. Ouellet.

**M. Ouellet:** Je vous remercie, monsieur le président, de votre compréhension en ce qui concerne mes obligations à un autre comité parlementaire qui m'empêchent malheureusement d'être plus souvent avec vous à ce Comité. Fort heureusement, nos travaux au Comité de la réforme parlementaire seront très bientôt terminés. Ceci me permettra de passer plus de temps en votre compagnie.

Je voudrais saluer nos témoins de ce matin. Leur visite est d'autant plus importante qu'elle vient peu de jours après le budget fédéral et deux jours après le témoignage à ce Comité du ministre des Transports, qui a fait des déclarations assez importantes concernant VIA Rail.

J'aimerais que nos témoins nous disent quelles sont les intentions précises de la compagnie quant à la façon dont elle passera à travers la diminution des subventions annoncée dans le budget du ministre des Finances. On a également fait une proposition, soit de récupérer les coûts de façon à ce que le corridor Windsor-Québec soit rentable. Quelles mesures

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 30 mai 1985

**Le président:** Messieurs les témoins, je sais que vous aimez que le train soit à l'heure et nous aussi aimons que les travaux du Comité débutent à l'heure. Je vois qu'il y a le quorum requis pour entendre les témoignages et j'aimerais donc souhaiter la bienvenue ce matin aux représentants de VIA Rail, M. Pierre Franche, président; M. Hanigan, président du Conseil, collègue et ami de longue date; M. Hugh Horner, qui a déjà été vice-président et qui je crois a participé activement au groupe de travail. Monsieur Franche, je ne connais pas le troisième de vos collègues.

**M. Pierre Franche (Président directeur général, VIA Rail):** Il s'agit de M. Guiney, notre vice-président.

**Le président:** Merci.

Messieurs, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue. Un certain temps s'est écoulé déjà depuis la dernière comparution de VIA. Le ministre a comparu et, bien entendu, il a parlé d'un projet de loi en cours d'élaboration depuis quelque temps. Les députés voudront certainement poser des questions, mais il serait peut-être bon de prendre connaissance aussi des conclusions du groupe de travail en ce qui concerne ce projet de loi. Ainsi, nous pourrions en savoir plus long sur les opérations d'une société sur laquelle il plane actuellement un certain doute.

Je suis heureux d'accueillir également M. André Ouellet, porte-parole officiel de l'opposition. Il participe activement aux travaux du Comité sur la réforme parlementaire et il est difficile pour lui d'être à deux endroits en même temps.

Je vous demanderais de commencer, monsieur Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I thank you for the understanding you have shown concerning my obligations towards another parliamentary committee which have unfortunately prevented me from attending the Transport committee's meetings more often. Fortunately, the Parliamentary Reform committees will soon be over and I will be able to devote more time to this committee.

I would like to welcome the witnesses appearing this morning. Their presence here is all the more important in that it occurs just a few days after the federal budget was presented and two days only after the appearance of the Minister of Transport before this committee at which time he made some rather important statements about VIA Rail.

I would like the witnesses to tell us how exactly the corporation plans to implement the cut in subsidies announced in the budget presented by the Minister of Finance. Also, it has been proposed that the operating costs in the Quebec-Windsor corridor should be recuperated in order to make this service viable. Which steps do the administrators of VIA Rail plan to take in order to implement these government requirements?

[Text]

entendent prendre les dirigeants de VIA Rail pour se conformer à ces exigences du gouvernement?

• 1010

Par ailleurs, je voudrais savoir dans quelle mesure la compagnie pourra éviter d'augmenter ses tarifs. Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais poser cette question préliminaire pour donner la chance à nos témoins d'aborder les grandes lignes de leur politique à la suite de ce budget, quitte à revenir avec des questions supplémentaires plus précises sur certains aspects des opérations de VIA.

**The Chairman:** Well, whoever wants to commence, Mr. Hanigan or Mr. Franche, *ça ne fait rien*.

**M. Franche:** Merci, monsieur le président. Nous avons convenu que pour le premier tour, je répondrais aux questions des honorables députés.

Pour répondre aux trois questions de l'honorable député, nous faisons face à un ajustement sensible de nos subventions. Nous avons eu une réduction de 93 millions de dollars, nous avons les augmentations de service, et nous avons évidemment une deuxième réduction de 100 millions de dollars. Pour atteindre ces objectifs, nous allons être obligés d'examiner, au cours des prochains mois, l'ensemble de tous les points de notre budget d'investissement, nos tarifs, nos services et nos coûts d'administration. Je dois vous dire que cette révision est déjà commencée. Elle l'était déjà parce que nous devons faire face à la réduction de 93 millions de dollars en question et à l'augmentation des services.

L'exercice est très sérieux et difficile, je ne le cache aux membres du Comité. C'est évident. Je crois qu'il est réalisable, mais nous aurons beaucoup plus de réponses à ces questions pour mon conseil d'administration et pour le gouvernement vers le mois de septembre. Nous sommes actuellement en train de tout regarder. C'est une opération de plusieurs mois. Il faudra, sur le plan budgétaire et sur le plan des affaires de l'entreprise, voir ce qui est faisable, ce qu'on peut faire comme investissements avec l'enveloppe qu'on nous donne et ce qu'on peut faire pour réduire les coûts. Nous devons équilibrer la réduction des coûts, les objectifs de recouvrement des coûts, et l'enveloppe qui nous est allouée.

Je ne peux pas vous en dire beaucoup aujourd'hui. En ce qui concerne le programme d'investissement, on devra voir ce qu'on garde et ce qu'on ne garde pas. Pour ce qui est des services actuels, il faudra les ajuster pour réduire nos coûts. Quelles méthodes de travail peut-on moderniser pour encore réduire nos coûts? Comment pouvons-nous réduire nos frais d'administration pour réduire nos coûts? Comment pouvons-nous stimuler le trafic? C'est très important, parce qu'on ne peut pas gérer une entreprise comme VIA strictement en réduisant les coûts. Il faut se préoccuper de notre premier rôle qui est de transporter des gens. Nous devons donc essayer d'augmenter notre trafic. Également, quelle structure tarifaire pouvons-nous adopter? Il ne faut pas oublier, monsieur le président, que deux ans environ, nos tarifs sont sujets à contrôle, ce qui ne nous a pas permis de nous ajuster au marché sur chaque ligne. Nous avons été sous l'empire du 6 et 5 et ensuite du 4 p. 100. Nous allons commencer à nous ajuster

[Translation]

I would also like to know to what extent the corporation will be able to prevent an increase in fares. If you agree, Mr. Chairman, I would like the witnesses to answer first of all to this preliminary question so that they can give us a general idea of the policy they will adopt following this budget, after which I might have some supplementary questions about certain specific aspects of VIA's operations.

**Le président:** Eh bien, monsieur Hanigan voulez-vous commencer, ou monsieur Franche, Ça ne fait rien.

**Mr. Franche:** Thank you, Mr. Chairman. We have agreed that I will answer the questions asked by the members on the first round.

In answer to the three questions asked by the honorable member, I would point out that we are facing an important readjustment in our subsidies. Our budget has been reduced by \$93 million, our services have increased and we will certainly have to face a second cut of \$100 million. To implement these cuts, while at the same time attaining our objectives, we will have to study over the next few months our entire investment budget, our fare structure, our services and our administrative costs. I point out to you that this study has already been undertaken because we had already been told of the \$93 million budget cut which I mentioned and we had also been informed that we would have to increase our services.

I will not deny that the present fiscal year is a very important and very difficult one for us. That is obvious. I think we can get through it but we will be in a better position to give answers to these questions to my board of governors and to the government around the month of September. Presently, we are studying all our operations and this will take several months. As far as the budget plan and the business plan is concerned, we will have to see what is feasible, what investments we can carry out with the budgetary envelope given us and what we can do to reduce costs. Indeed, we must attain a balance between cost reduction, our cost recovery objectives and the budgetary envelope given to us.

I cannot tell you a great deal today. As far as the investment program is concerned, we will have to see what we keep and what we get rid of. As for existing services, we will have to change them in order to reduce costs. Which procedures can we modernize in order to further reduce our costs? How can we reduce our administrative expenses in order to reduce our costs? How can we stimulate an increase in traffic? All these questions are very important, because it is not possible to operate a corporation like VIA strictly on the basis of cost reduction. We must keep in mind our principal role, that is getting people from one place to another. That is why we must try to increase traffic. We must also find an adequate tariff structure. Mr. Chairman, it should not be forgotten that for approximately two years, price controls have been applied to our fares and that for certain services, therefore, the fares have not been able to follow market trends. We were subject to the 6 and 5 program, and after that to a 4% increase. We will now

## [Texte]

selon *what the market can bear*, comme on dit. Cela couvre la première partie.

• 1015

**M. Ouellet:** Monsieur le président, à la lumière des réponses que j'ai ce matin, il semble bien que la compagnie VIA Rail est dans une situation difficile. J'écoute le président me donner les réponses les plus gentilles possibles, mais fondamentalement, ce qui est arrivé, c'est que le ministre des Transports a donné le baiser de la mort à VIA Rail. Dans un premier temps, il a exigé de la compagnie qu'elle remette en service des routes excessivement coûteuses alors qu'on n'a aucune garantie qu'elles seront rentables et qu'elles apporteront des revenus supplémentaires. Deuxièmement, on a forcé VIA Rail à abandonner ses projets de construction de centres d'entretien dans différentes régions du pays, à Halifax, Montréal et Winnipeg; ces centres étaient prévus justement pour réduire les coûts d'entretien du matériel roulant de la compagnie. Puisque ces centres d'entretien n'existeront pas, cette possibilité de diminuer les coûts n'existera plus. Troisièmement, tout en coupant les subventions de la compagnie, on lui demande d'acheter de l'équipement nouveau.

Il est clair qu'il faudra que VIA Rail trouve des revenus supplémentaires quelque part. Le président vient de faire une allusion un peu timide au seul endroit où elle pourra trouver des revenus supplémentaires en disant: Il faudra avoir plus de clients et, puisqu'on en a fini du 4 et du 5, il faudra augmenter les coûts. Présentement, celui qui prend le train de VIA Rail d'Ottawa à Montréal doit payer 3\$ de plus que s'il prenait l'autobus Voyageur. S'il prend le train VIA Rail à Montréal pour Toronto, il lui en coûte exactement 8.30\$ de plus que s'il prenait l'autobus. Le gouvernement ne donne aucun autre choix à VIA Rail que celui d'augmenter ses tarifs. Quand il en coûtera 20\$ de plus pour prendre le train entre Montréal et Toronto qu'il en coûte pour prendre l'autobus, il ne sera certainement pas possible d'atteindre cet objectif d'attirer plus de clients.

Le ministre disait mardi soir devant le Comité et je veux le citer à nos invités:

Si VIA doit survivre, c'est sur une base financière solide, ou alors elle devra disparaître.

Monsieur Hanigan, on vient de vous nommer à un nouveau poste. Êtes-vous certain que dans deux ans, vous l'aurez encore?

**M. Lawrence Hanigan (président du Conseil, VIA Rail Canada Inc.):** Monsieur le président, je ne peux pas partager les sombres appréhensions du député de Papineau. Le ministre a annoncé qu'un projet de loi serait déposé au plus tard à l'automne afin de donner à VIA un mandat, des objectifs, des responsabilités, bien sûr, mais également les pouvoirs dont cette société a besoin et avait besoin depuis le début. Je crois que cela donnera également à la société de la souplesse au point de vue opérations, au point de vue marketing, au point de vue établissement des prix; d'un autre côté, elle aura des comptes à rendre et des responsabilités. Les dirigeants de VIA et les membres de la Commission parlementaire, de même que

## [Traduction]

begin changing our fare structure according to what the market can bear, as the expression goes. That is the answer to the first part of your question.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, the answer that was just given me leads me to believe that VIA Rail finds itself in a difficult situation. The Chairman of this Crown Corporation has answered my question in a most solicitous manner, but what, in fact, has happened is that the Minister of Transport has given the kiss of death to VIA Rail. First of all, the Minister has required of the Corporation that it re-establish service on some extremely costly lines where viability and an increase in revenues are not at all guaranteed. Secondly, VIA Rail has been forced to abandon the construction of maintenance centres in various parts of the country, namely, in Halifax, Montreal and Winnipeg. In fact, these centres had been planned in order precisely to reduce the maintenance costs of the corporation's rolling stock. Since these centres will not be built, it will not now be possible to reduce these costs. Thirdly, VIA Rail has seen its subsidies cut while, at the same time, it has been asked to purchase new equipment.

It is clear that VIA Rail will have to find extra revenues elsewhere. The Chairman of the Corporation has just made a somewhat vague allusion to the means of finding these extra moneys when he said that ridership will have to increase and since the four and five program is now over, fares will have to increase. Today, if you take VIA from Ottawa to Montreal, you must pay \$3 more than if you took the Voyageur bus. If you take VIA from Montreal to Toronto, you would pay exactly \$8.30 more than if you took the bus. The government has left no other choice to VIA Rail but to increase its fares. When the day comes that it costs \$20 more to get from Montreal to Toronto on the train than it does on the bus, it will certainly not be possible to arrive at your stated objective which is to increase ridership.

Tuesday night, the Minister appeared before the committee and he said the following, and I quote:

If VIA is to survive, it must do so on a solid financial basis, or else it will disappear.

Mr. Hanigan, you have just been appointed to a new position. Are you certain that you will still occupy it in two years' time?

**Mr. Lawrence Hanigan (Chairman of the Board, VIA Rail Canada Inc.):** Mr. Chairman, I cannot share the member from Papineau's pessimistic outlook. The Minister has stated that in the fall, at the latest, a bill would be presented setting out VIA's mandate, its objectives, its responsibilities and, of course, the powers which this corporation needs and which it has needed since its inception. I think this legislation will also give VIA more flexibility as far as operations, marketing and fare structure are concerned. On the other hand, VIA will be accountable and will have certain responsibilities. VIA's administrators and the members of the Parliamentary Commission, as well as other members of Parliament and

## [Text]

d'autres députés et des sénateurs, réclament depuis longtemps un tel projet de loi. Cela nous apparaît, du moins cela m'apparaît comme une étape des plus nécessaires et même indispensables pour VIA.

Le ministre a également annoncé qu'il autoriserait sous peu l'achat de nouveau matériel roulant afin de moderniser les trains transcontinentaux. Ce sont là des éléments tout à fait positifs. Je pense donc qu'il ne faut pas dramatiser et s'attacher à quelques points qui sont plus difficiles, qui présentent un défi.

• 1020

Le député de Papineau parlait tout à l'heure des centres d'entretien. C'est bien sûr que l'entretien va continuer à se faire. Cela ne se fera pas dans des ateliers aussi modernes que ceux que nous désirerions avoir, mais tout de même, l'entretien du matériel roulant va se continuer dans les centres actuels. Du côté positif, il y a le centre d'entretien de Toronto, qui est un modèle de centre d'entretien, sans doute le plus moderne en Amérique du Nord, qui sera en opération à la fin de juin.

Il faut regarder le côté positif. Il y a là un défi, bien sûr, à cause des contraintes budgétaires, mais c'est un défi que l'administration de VIA est en mesure de relever.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je voudrais poursuivre sur les points que M. Hanigan vient de nous donner. Je pense que tout le monde accueillera avec plaisir le projet de loi lorsqu'il sera déposé. Je peux vous assurer que l'Opposition officielle agira avec célérité pour appuyer l'adoption de ce projet de loi. Cependant, monsieur le président, il est important de comprendre que le fait d'adopter un projet de loi qui donnera légalement à VIA le mandat qu'elle exerce de toute façon depuis un certain temps, n'amènera pas des voyageurs supplémentaires. Ce n'est pas en adoptant un projet de loi qu'on va donner plus de clients à VIA Rail. C'est en améliorant le service, c'est en ayant des trains modernes et rapides et c'est en établissant des priorités sur les routes qu'on fera augmenter la clientèle.

Je voudrais que M. Hanigan me dise si le ministre lui a garanti de l'argent neuf pour acheter le matériel roulant supplémentaire dont il vient de nous parler. Est-ce que VIA sera obligée, avec son budget réduit, non seulement réduit une première fois mais une deuxième fois à l'occasion du dernier budget, d'acheter le nouvel équipement, ou est-ce que M. Hanigan est en train de nous dire que le ministre des Transports, en autorisant l'achat de nouveau matériel roulant, va lui donner un budget supplémentaire pour ces achats-là?

**M. Hanigan:** Le président-directeur général de la société disait tout à l'heure que d'ici quelques mois, nous adopterons et présenterons au ministre ce qu'on appelle la *corporate plan* ou le *business plan*, le plan d'entreprise. C'est en préparation, et on retrouvera dans ces documents la manière dont le financement de l'achat de matériel roulant se fera au cours des prochaines années.

**M. Ouellet:** Avec l'argent déjà prévu ou avec du nouvel argent?

## [Translation]

Senators, have been demanding such a bill for a long time. To me, at least, this seems to be a necessary and even indispensable step for VIA Rail.

The Minister also announced that he would authorize shortly the purchase of new rolling stock in order to modernize trans-continental trains. These steps are entirely positive. Therefore, I think there is no need to dramatize the situation and to spend too much time on a few aspects which are more problematic and which are a challenge.

The member from Papineau spoke a few moments ago about maintenance centres. There is no doubt that we will continue to do maintenance. It will not be carried out in shops which are as modern as we would like, but the maintenance of rolling stock will go on in the existing centres. On the positive side, I would point out the Toronto maintenance centre which is a model of its kind and without doubt the most modern in North America. It will open at the end of June.

We must look at the positive side of things. Of course, these budget constraints represent a challenge but it is a challenge which the administrators of VIA can respond to.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I would like to discuss in greater detail the points just raised by Mr. Hanigan. I think that once the bill is presented, everyone will be happy to support it. I can assure you that the Official Opposition will hastily support the passage of this bill. However, Mr. Chairman, it is important to understand that the adoption of a bill which will give to VIA the mandate which in any event it has since a number of years any way will not increase the number of passengers on VIA Rail. No legislation can increase ridership on VIA Rail. To do that, service must be improved, trains must be modern and fast and certain priority routes must be set.

I would not like Mr. Hanigan to tell me whether the Minister has promised him new moneys for the purchase of the extra rolling stock which he just mentioned. Will VIA be obligated to purchase the new equipment with its budget reduced, not only once but a second time in the last federal budget, or is Mr. Hanigan telling us that the Minister of Transport, by the very fact that he has authorized the purchase of new rolling stock, will give him additional moneys to fund these purchases?

**Mr. Hanigan:** The president and chief executive officer of the corporation said a short time ago that within a few months, we would adopt and present to the Minister what we call our corporate or business plan. It is being prepared now and it will describe how we plan to finance the purchase of new rolling stock over the next few years.

**Mr. Ouellet:** You will do this with existing moneys or new moneys?

[Texte]

**M. Hanigan:** Je pense que la position du gouvernement a été très claire lors du dépôt du budget quant à l'enveloppe budgétaire qui sera à la disposition de VIA.

**M. Ouellet:** Et vous, vous ne demanderez pas d'argent supplémentaire?

**M. Hanigan:** Nous devons vivre avec cette enveloppe budgétaire.

**M. Ouellet:** Vous n'avez pas l'intention de demander de budget supplémentaire?

**M. Hanigan:** Je pense que l'annonce faite par le ministre des Finances était très claire.

**M. Ouellet:** Merci.

**The Chairman:** Thank you. That is right on the button, Mr. Ouellet.

Next is Mr. Benjamin. But just before Mr. Benjamin, perhaps we can clarify something Mr. Franche mentioned. We are going to have an interesting examination, obviously, and I am glad to see preparation by members. We even have the task force sitting back there, but did you say that some of these decisions that are being reviewed will be defined by September?

**Mr. Franche:** Yes, Mr. Chairman, what we are doing is putting together our corporate business plan and our budget this year. Normally, we do them separately, but obviously, because of all the changes in the envelopes and the amount of money we have available and for the sake of time, we will do both the budget and the corporate business plan by the end of September.

**The Chairman:** So we will have a nice examination today, but it also might be very germane to have you back at the end of September, which also might help get the bill moving along the legislative track.

**Mr. Franche:** Obviously, Mr. Chairman, that will be essential. Perhaps I may be allowed one very important point to which Mr. Hanigan has alluded and which is important. In the legislation itself, one of the key issues will be the level of compensation we have to pay the railways. I say it now as the chief executive officer of the company: I expect drastic reductions out of that of what we are paying to the two railways at the moment. That is part of the assumptions we will have to take for our business plan.

• 1025

**The Chairman:** Thank you. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

When reading budget papers, I am worried about an expression that is in there called "use it or lose it". It is nothing more than a euphemism for user pay. I am concerned about your ability to restore services to a point where they will increase ridership and make VIA much more viable, because at the time when your budget is being cut you are faced with

[Traduction]

**Mr. Hanigan:** I think that the government was very clear in its budget as to the budgetary envelope which would be given to VIA.

**Mr. Ouellet:** And you are not asking for additional funds?

**Mr. Hanigan:** We must make do with the funds given to us.

**Mr. Ouellet:** You do not intend to ask for a supplementary budget?

**Mr. Hanigan:** I think the Minister of Finance's statement was very clear.

**Mr. Ouellet:** Thank you.

**Le président:** Merci. Vos questions sont des plus pertinentes, monsieur Ouellet.

C'est maintenant le tour de M. Benjamin, mais avant qu'il pose ses questions, j'aimerais obtenir certains éclaircissements de M. Franche. Les débats vont être fort intéressants et je suis heureux de voir que les membres du Comité se sont préparés. Nous bénéficions également de la présence des membres du groupe de travail. J'aimerais savoir si vous avez bien dit que certaines des questions à l'étude feront l'objet de décisions d'ici septembre?

**M. Franche:** C'est exact, monsieur le président. Nous sommes en train d'élaborer notre plan d'entreprise et notre budget pour cette année. Normalement, ces deux activités s'effectuent isolément, mais par suite des changements apportés au budget et de crédits mis à notre disposition, et aussi pour gagner du temps, nous menons de front le budget et le plan d'entreprise et les deux seront prêts d'ici la fin de septembre.

**Le président:** Les débats d'aujourd'hui seront sans doute productifs, mais il serait peut-être bon de vous demander de comparaître de nouveau à la fin de septembre, ce qui pourrait aussi accélérer l'adoption du projet de loi.

**M. Franche:** Bien sûr, monsieur le président, cela sera essentiel. Si vous le permettez, j'aimerais discuter d'un point très important dont a fait mention M. Hannigan. L'une des questions clé soulevées dans ce projet de loi est le niveau de compensation que nous devons verser aux chemins de fer. Je l'affirme maintenant en ma qualité de président directeur général de la société: Je prévois une réduction considérable des sommes que nous versons actuellement aux deux sociétés ferroviaires. Cela fait partie des hypothèses dont nous devons tenir compte dans notre planification.

**Le président:** Merci. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

Dans le budget on utilise une expression qui m'inquiète, à savoir «utilisez-le sans quoi vous le perdrez». Ce n'est rien d'autre qu'un euphémisme pour désigner la facturation à l'utilisateur. Je m'inquiète de votre capacité à rétablir le service au point où l'achalandage augmentera et où VIA deviendra beaucoup plus rentable, car au moment où vous

*[Text]*

the purchase of new equipment, creating new maintenance facilities, modernizing terminals, entering into promotional campaigns, increased service generally, all with a reducing budget, including operating a lot more trains than you were up until last fall. Could you give us a shortened overview of how you are going to cope with that?

**Mr. Franche:** The way one looks at that, Mr. Chairman, is to look first of all at what we pay the two railway companies. I mentioned just a minute ago that legislation would be one tool that would reduce those costs. Secondly, we are in the process right now of transferring employees from Canadian National to ourselves, which, in our opinion, will reduce our cost.

The extent of that implication into 1986 is a thing we are trying to determine, because we will see how quickly we can do that transfer. The maintenance employees—yes, as of June 28 that is agreed to, but we have other steps in there. We have to look at the traffic projections. I have to say this right now. In the last two years, generally our traffic projections were always below our budget. In the last four months of this year we are slightly above budget. This is an encouraging sign. I can tell you that some of our advertising in the last two weeks seems to be bringing in a lot of business in the sense that our telephone sales offices are rather busy at the moment. It is not all translating into sales yet, but it is beginning to. So there are possibilities. It appears that the market is expanding a bit, which up to now we have been predicting a very flat market in the travel market. In the last few weeks our predictions are that we are 1% or 2% in the travel market. We are trying to capture some of that.

We want obviously to change our practices in terms of management, reduce some of our costs. That is going on at the moment. There is a whole exercise in the company going into productivity aspects and reducing our costs to free up some money, and depending on that we will see what budgets we have for the capital side for both new equipment and maintenance facilities; for example, as to those that will give us a good return to bring us savings downstream. We have the difficulty of 1986 to pass through, and then we have the difficulties further downstream, but maybe we can catch up on that.

I have to say that at least with the maintenance facility in Toronto, already we will get a reduction in cost. That is helping us out.

Those are some of the items that will allow us to balance a budget. But unfortunately for members of the committee, Mr. Chairman, I cannot be that specific today until we have gone through this whole exercise. The budget was last Thursday, and so we have to assess each activity we are doing in the company.

*[Translation]*

devez réduire votre budget vous devez également acheter du nouveau matériel, créer de nouvelles installations d'entretien, moderniser les terminaux, lancer des campagnes de promotion, accroître le service de façon générale et faire rouler un nombre beaucoup plus considérable de trains que l'automne dernier, tout cela avec un budget réduit. Pourriez-vous nous expliquer brièvement comment vous allez faire face à la musique?

**M. Franche:** Dans toute cette affaire monsieur le président il faut d'abord voir ce que nous payons aux deux sociétés ferroviaires. Je disais il y a un instant que des mesures législatives seraient pour nous un moyen de réduire ces coûts. Deuxièmement, nous mutons actuellement des employés du Canadian National dans notre propre société, ce qui devrait réduire nos coûts.

Nous tentons maintenant de déterminer quelles seront les conséquences de cette décision en 1986, car nous devons déterminer à quel rythme nous pouvons effectuer ce transfert. Les employés d'entretien—il est vrai qu'en date du 28 juin cette mesure sera prise, mais il y a également d'autres éléments. Nous devons établir nos prévisions d'achalandage. Précisons ceci tout de suite: au cours des deux dernières années, nos prévisions d'achalandage ont généralement été en-deça de notre budget. Au cours des quatre derniers mois de cette année nous avons légèrement excédé notre budget. C'est là un signe encourageant. Je puis vous dire que notre publicité au cours des deux dernières semaines semble nous attirer beaucoup de clients, en ce sens que nos bureaux de ventes téléphoniques sont assez occupés présentement. Cela ne se traduit pas encore par une hausse des ventes, mais cela commence. Il y a donc des possibilités. Il semble que le marché est en légère expansion, alors que jusqu'à maintenant nous avions prévu un marché très calme dans le domaine des voyages. Nos prévisions des dernières semaines nous révèlent qu'il y a eu une augmentation de 1 ou 2 p. 100. Nous tentons d'obtenir notre part de cette augmentation.

De toute évidence nous voulons modifier nos pratiques de gestion afin de réduire certains coûts. Ce processus est déjà entamé. Nous avons pris de très nombreuses dispositions pour améliorer la productivité et pour réduire nos coûts afin de libérer certains capitaux; les résultats nous diront de combien de capital nous disposons pour l'achat de nouvel équipement et la construction de nouvelles installations d'entretien. Nous voulons voir quels investissements produiront un rendement qui nous permettra des économies à long terme. Nous avons la difficile période de 1986 à traverser, puis il y aura d'autres difficultés plus tard, mais nous pourrions peut-être nous reprendre.

On peut dire qu'avec le centre d'entretien de Toronto nous réalisons déjà une réduction de coûts. Cela nous aide.

Voilà certaines des mesures qui nous permettront d'équilibrer notre budget. Malheureusement pour les membres du Comité, monsieur le président, je ne peux être trop précis aujourd'hui avant d'avoir complété cet exercice. Le budget a été présenté jeudi dernier, et nous devons donc évaluer chaque activité de la société.

## [Texte]

The traffic itself, we want to stimulate the market. We are beginning to get signs of that, and we have to forecast how successful we will be for 1986 in stimulating that market. Normally I like to be more precise with members of the committee. Today it is very difficult, at less than a week from budget time.

• 1030

**Mr. Benjamin:** When you said the transfer of employees from CN and CP to VIA was going to save you money, that does not mean a reduction in wages, I presume. Is it not due to the fact that both railroads were charging you sort of a mark-up on the labour costs of employees that you were using?

**Mr. Franche:** It is two things, Mr. Chairman. The charges is one of them, because we do not carry forward all the overheads that were brought into it, but secondly it is a productivity aspect also. Maintaining cars out in the open in the snow and in the rain versus in sheltered, modern facilities, there is also an improvement in productivity.

**Mr. Benjamin:** This carry-over of savings I find somewhat confusing or even humorous. It is like the fellow's wife who went downtown and walked into a furrier and saw a \$4,000 mink coat on sale for \$2,000. She bought it and rushed home and told her husband how she had saved him \$2,000 today. This carry-over of savings, \$112 million reduction from the budget in 1983, \$194 million in 1984 and then there would be another \$100 million 1985-86, I guess; are you provided with any carry-over from those savings? Were you prevented from using some of these alleged savings from purchasing new equipment on the orders of the government? If so, then there really was not much of a savings. In other words, I am saying that continuing to use the old equipment and slow schedules and so forth increases your costs, keeps ridership down. It is a false saving, would you not think?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, we have to adapt to what we can do with those levels. Our intention is yes, we will be able to buy some equipment. To what extent, that is part of the adjustment. I know that with the approval of our budget, hopefully in the next two weeks, we will be able to order locomotives very quickly. That is ready and that is provided for. And then we will go into discussions for new types of equipment. The extent of the order we have to look at depending on the availability of money that we have, but it is a priority. You are quite right. In order to downstream reduce costs, you try to operate with new equipment because it requires less maintenance. Maintenance becomes more and more expensive all the time, apart from the fact that the parts are becoming obsolete also.

So there will be purchase of new equipment. That is one of the priorities. The other priority is maintaining the equipment. One of the things we cannot do is just buy new equipment and

## [Traduction]

Quant à la clientèle, nous voulons stimuler le marché. Nous décelons maintenant des signes de reprise, et nous devons prévoir dans quelle mesure nos efforts de stimulation du marché réussiront pour 1986. Habituellement j'aime être plus précis avec les membres du Comité. Aujourd'hui c'est très difficile, moins d'une semaine après le dépôt du budget.

**M. Benjamin:** Lorsque vous avez dit que le transfert d'employés du CN et du CP à VIA entraînerait une économie, je présume que cela ne signifie pas que vous réduirez les salaires. Cela découle plutôt du fait que les deux sociétés ferroviaires vous factureraient un genre de marge de profit sur les salaires des employés utilisés, n'est-ce pas?

**M. Franche:** Cela tient à deux facteurs, monsieur le président. Les frais dont vous parlez en sont un, car nous ne reprendrons pas toutes les dépenses d'opération qui étaient en cause à ce moment-là, mais deuxièmement il y a également un aspect lié à la productivité. Lorsqu'on fait l'entretien des wagons dans des installations modernes et couvertes plutôt qu'à l'extérieur sous la pluie et sous la neige, il en résulte une amélioration de productivité.

**M. Benjamin:** Ce report d'économies me paraît quelque peu mêlant ou même comique. Cela me fait penser à la femme de ce type qui, au centre-ville, était entrée chez un fourreur pour voir un manteau de vison de 4,000\$ en solde pour 2,000\$. Elle l'achète et se précipite à la maison pour dire à son mari qu'elle vient d'économiser 2,000\$. On parle d'un report des économies, d'une réduction de 112 millions de dollars du budget de 1983, de 194 millions de dollars en 1984 puis encore de 100 millions en 1985-1986, je crois; profiterez-vous d'une partie de ces sommes économisées? Le gouvernement vous a-t-il ordonné de ne pas utiliser certaines de ces prétendues économies pour acheter du nouvel équipement? Dans l'affirmative, il ne s'agit pas d'une véritable économie. Autrement dit, si vous continuez à utiliser le vieil équipement et à rouler aussi lentement, etc., cela accroît vos coûts et limite l'achalandage. Il s'agit d'une fausse économie, ne croyez-vous pas?

**M. Franche:** Monsieur le président, nous devons faire ce que nous pouvons avec ce dont nous disposons. Nous croyons être en mesure d'acheter du nouvel équipement. Nous devons déterminer combien nous pourrions en acheter à la lumière des circonstances. Je sais qu'après l'approbation de notre budget, j'espère au cours des deux prochaines semaines, nous serons en mesure de commander des locomotives très rapidement. Tout est déjà prêt pour cela. Puis nous entamerons une discussion pour l'acquisition de nouveaux types d'équipement. Nous devons déterminer l'importance de notre commande en tenant compte des fonds disponibles, mais c'est quand même une question prioritaire. Vous avez tout à fait raison. Afin de réduire les coûts à long terme, il faut essayer d'utiliser du nouvel équipement parce qu'il nécessite moins d'entretien. L'entretien devient de plus en plus coûteux, sans compter que les pièces sont difficiles à obtenir.

Nous ferons donc l'achat d'un nouvel équipement. C'est l'une de nos priorités. L'autre priorité, c'est l'entretien de l'équipement. Nous ne pouvons pas tout simplement acheter du

[Text]

have absolutely no maintenance facilities for it. Now, one can adapt as to what type of facilities and what size or do we phase those facilities. That is part of it; that is what we are considering at the moment. Amongst these things is the phasing, for example, of the construction. Sometimes you do cut the suit to fit the cloth, and that is what we are going to do in the next few months.

I have just got the size of the cloth at the moment and let us see if I can put the one that is to be dressed on a diet so we can adjust the suit a little to fit better. That is part of it.

**The Chairman:** Is that cloth or silk?

**Mr. Benjamin:** Well, I think it is something of a euphemism to be calling it savings. What you are really saying then is that the government told you this is how much less money you are going to get and you will have to govern your operations accordingly. That is really it, is it not? You are not allowed any carry-over of these alleged savings to use the same money at a later date.

**Mr. Franche:** No. From that point of view I think you are right. We do have targets, as was established in the budget, so much for each year, and we have to adapt to that. That is what we are trying to do.

• 1035

**Mr. Benjamin:** I appreciate the way it is put in your annual report, to try to reduce the public perception that VIA Rail is the only outfit in the country getting big subsidies. Our airports and our seaway and our ports and lots of others are getting subsidies as well. In a lot of ways VIA has had a bum rap, when you compare it with other modes of transportation.

On these new equipment purchases, can you be more specific? What are your projections, on a tentative basis; and in specific terms, how much can you spend this year, on what kind of equipment and how much equipment? I understood that last year you were taking delivery of new locomotives already. Has that happened, or are they still held in abeyance? Say this year and the next three years and after: what is your schedule of ordering and getting delivery of equipment, what kind, how many, including motive power?

**Mr. Franche:** At the moment the locomotives we referred to last year, yes, have been held in abeyance; you are quite correct, Mr. Benjamin. The government coming in obviously wanted to look at the VIA program. It appointed the Rail Passenger Action Force, which has made a report, and from there it also concurred with us that new locomotives were required.

We are in a position at the moment, as soon as our final budget is approved, to place an order for 20 locomotives. That is our first step. We do not want to go beyond that at this stage, because now we have to start measuring what can be done with our budget next year. I would expect we would probably call a tender within a year for another 10 locomotives.

[Translation]

nouvel équipement sans avoir d'installations pour en faire l'entretien. On peut tenir compte des circonstances quand on déterminera le type d'installations, leur taille et le moment de la mise en oeuvre. Cela fait partie de nos priorités, et nous étudions ces questions à l'heure actuelle. Parmi les mesures possibles, il y a par exemple la construction graduelle des installations. Il faut parfois couper le vêtement en fonction du tissu, et c'est ce que nous ferons au cours des prochains mois.

Je viens tout juste de connaître la taille du morceau de tissu et je vais tenter de mettre le client au régime afin de pouvoir ajuster le vêtement un peu mieux. Cela fait partie du jeu.

**Le président:** S'agit-il d'un tissu de drap ou de soie?

**M. Benjamin:** Je pense que c'est un peu un euphémisme que de parler d'économie. A vous entendre, il semble que le gouvernement vous ait dit de combien votre budget serait réduit, et que c'est à vous d'administrer votre entreprise en conséquence. C'est bien ce qui s'est produit, n'est-ce pas? On ne vous permet pas de reporter ces prétendues économies pour faire des dépenses ultérieures.

**M. Franche:** Non. Sous cet angle, je pense que vous avez raison. Nous avons des objectifs, comme ceux qu'on trouve dans le budget, tant par année, et nous devons nous adapter à ces circonstances. C'est ce que nous tentons de faire.

**M. Benjamin:** J'apprécie la façon dont vous préparez votre rapport annuel, afin de réduire dans la population l'impression que VIA Rail est la seule entreprise du pays recevant de grosses subventions. Les aéroports, la voie maritime et les ports, de même que de nombreuses autres installations reçoivent des subventions également. De bien des façons vous avez été mal traité, lorsqu'on vous compare avec d'autres modes de transport.

Pourriez-vous être un peu plus précis quant à l'achat de ce nouvel équipement? Quelles sont vos premières projections? Plus précisément, combien pouvez-vous dépenser cette année, sur quel type d'équipement et sur combien de pièces? Je pense que l'an dernier vous deviez déjà recevoir de nouvelles locomotives. Cela s'est-il produit ou sont-elles toujours en souffrance? Pour cette année et les trois prochaines, quel est votre calendrier pour l'achat et la livraison d'équipement? De quel type d'équipement s'agit-il, combien de pièces, et cela comprend-il des locomotives?

**M. Franche:** Il est vrai que les locomotives dont nous parlions l'an dernier sont toujours en souffrance; vous avez tout à fait raison, monsieur Benjamin. Le nouveau gouvernement a évidemment voulu examiner le programme VIA. Il a créé le groupe de travail sur le transport ferroviaire qui a présenté un rapport; de là le gouvernement a reconnu comme nous que de nouvelles locomotives étaient nécessaires.

Sitôt que notre budget final sera adopté nous serons en mesure de commander 20 nouvelles locomotives. C'est notre première étape. Nous ne voulons pas aller plus loin pour l'instant, car nous devons maintenant calculer ce que nous pouvons faire avec notre budget de l'an prochain. D'ici une année nous ferons probablement un appel d'offres pour 10

## [Texte]

tives. Then we will see what that gives us in ability to face the future in our services. There are other givens there.

That is the locomotive side. Possibly we can go beyond that. We could go, instead of to 10, to 28 locomotives. But at the moment we are looking at an additional 10. That is what we think we will be able to achieve.

**Mr. Ouellet:** What about delivery?

**Mr. Franche:** The delivery on a locomotive is 14 to 16 months, if I recall. So this year you do not spend that much, because you pay it on delivery. This is part of the whole equation of what we are doing.

About equipment, we are looking at about 125 to 150 pieces of new equipment, most likely of the super-liner type. That will not come to a conclusion in negotiations and discussions until early October. First of all there are some problems to be solved and negotiations to occur. Secondly, we also have to see the effect of the budget and how we phase it and time it. So that will come at some time in October. We will see what the companies tell us about delivery time on this equipment.

So that is the size of the order of equipment we are looking at the moment. One will try to adjust upwards if possible, to reduce costs further, but depending on what you have available in the envelope.

Through all that, back to my old chestnut, which is, how much are we going to pay the railways in 1986, 1987... and I am back to my piece of legislation, because for every million you save there are millions that are available to improve your equipment and your operations. There are a lot of unknowns at this stage. We know what has to be defined, and we are trying to establish that now with the government, especially in the legislation. A lot of work is going on between VIA and Transport Canada on the legislation itself. It is a very active file.

**Mr. Benjamin:** Yes, the Minister told us the other night that it is in the drafting process. It sounds as if we should get it by the summer or early fall.

• 1040

But really what we have here then is another false saving. The previous government put those savings on, its so-called savings of \$306 million for 1983-84. Now you have another \$100 million so-called saving. All that has done is delay the time to get new locomotives on stream for three whole years, which has meant higher operating costs for VIA Rail and retarded service because of problems with locomotives. So it is a false saving.

I will be asking Dr. Horner and others about this later, but I just do not understand why these kinds of savings were called savings because they in fact are not. I suspect that the \$100

## [Traduction]

autres locomotives. Puis nous verrons dans quelle mesure cela nous permettra d'améliorer nos services à l'avenir. Il y a également d'autres facteurs en cause.

Voilà pour les locomotives. Nous pourrions peut-être en faire plus. Plutôt que de commander 10 nouvelles locomotives, nous pourrions en demander 28. Pour l'instant nous envisageons d'en acquérir 10 de plus. C'est ce que nous pensons être en mesure de faire.

**M. Ouellet:** Qu'en est-il de la livraison?

**M. Franche:** Sauf erreur le délai de livraison d'une locomotive est de 14 à 16 mois. Ainsi cette année nous ne dépenserons pas tellement car la marchandise est payable à la livraison. C'est une denrée de l'équation.

Quant à l'équipement, nous prévoyons l'acquisition d'environ 125 à 150 pièces de nouvel équipement, la plupart du type super-wagon. Nous n'en arriverons pas à une conclusion dans les négociations et les discussions avant le début d'octobre. Nous devons d'abord résoudre certains problèmes relatifs aux négociations. Deuxièmement, nous devons voir quels seront les effets du budget et déterminer la façon d'ordonner les acquisitions. Nous pourrions le faire en octobre. Nous verrons ce que les compagnies nous diront quant au délai de livraison de cet équipement.

Voilà donc la quantité d'équipement que nous envisageons de commander pour l'instant. Si possible nous essaierons d'en faire plus, de réduire encore les coûts, mais cela dépendra du budget dont nous disposerons.

Cela dit, revenons à nos moutons, à savoir les sommes que nous verserons aux sociétés ferroviaires en 1986, en 1987... et cela me ramène à ma mesure législative, car pour chaque million économisé il y a d'autres millions qui sont disponibles pour améliorer l'équipement et le fonctionnement. Pour l'instant il y a beaucoup d'inconnues. Nous savons ce qu'il nous faut préciser et nous tentons de le faire maintenant avec le gouvernement, particulièrement dans le projet de loi. VIA et Transports Canada travaillent fiévreusement à la préparation de ce projet de loi. C'est un dossier très actif.

**M. Benjamin:** Oui, le ministre nous disait l'autre soir qu'il en est à la rédaction du projet. Il semble qu'on nous le soumettra cet été ou au début de l'automne.

En fait il s'agit encore une fois d'une fausse économie. Le précédent gouvernement avait fait cette manoeuvre, cette pseudo-économie de 306 millions de dollars pour 1983-1984. On parle maintenant encore d'une prétendue économie de 100 millions de dollars. Le seul résultat de tout cela est qu'on a retardé de trois années complètes l'entrée en service de nouvelles locomotives, ce qui a entraîné pour VIA des frais de fonctionnement plus élevés et des retards de services, les locomotives tombant en panne. Il s'agit donc d'une fausse économie.

Je demanderai à M. Horner et à d'autres de me parler de ces questions plus tard, mais je ne comprends tout simplement pas pourquoi on parle ici d'économie puisque de fait, ce n'en

## [Text]

million that is going to come off your budget for the current fiscal year is going to be nothing more than a further delay in when you order locomotives or other equipment.

When you are talking about negotiations, I presume you are talking about negotiations for the manufacturers of car equipment. Which manufacturers are you talking about? Where are they located?

**Mr. Franche:** At the moment the one that holds the rights to producing a superliner in Canada is Bombardier. Bombardier has concluded a joint venture agreement with UTDC of Kingston, and from there we would be negotiating with this joint venture. It is the only group in Canada that can supply this type of equipment.

**Mr. Benjamin:** Will you be licensing or will Bombardier be licensing any other plants on a subcontract basis to produce some of that equipment, or will it all be done at Bombardier, assuming they got the contract?

**Mr. Franche:** I know that the joint-venture approach between the two allows for Bombardier to do some of the work in their plants, UTDC to do some of the work in their plant, which is, I believe, in Thunder Bay, if I recall well, at what we call the old Cancar facilities, and I am sure they will be subcontracting with suppliers a whole series of things that flow into this equipment. That is obvious. But we have not gone into any discussions with them yet.

We were awaiting the budget. In fact, I had a meeting just with one of the representatives of Bombardier a few hours before the budget on a variety of subjects of which that was one. I have given him in fact three dates. I am waiting for an answer now in June to start negotiations with them on this issue. We were obviously waiting to see what was going to be said in the budget in the afternoon.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Franche and Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Second round.

**The Chairman:** Second round obviously, yes. We got a little over there. Mr. Plourde.

**M. Plourde:** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je voudrais dire au président de VIA Rail que je représente un comté de l'est du Québec, celui de Kamouraska—Rivière-du-Loup.

Ce matin, on nous remet le rapport annuel de 1984 où je lis: «VIA vise l'excellence»... Je ne vous cacherai pas que je ne suis pas d'accord avec «VIA vise l'excellence». Le 15 janvier dernier, le ministre des Transports, M. Mazankowski, annonçait la remise en service de six trains-passagers dont celui qui m'intéresse, de Mont-Joli à Montréal. Au cours du printemps, une décision qui vient de VIA Rail, il a été décidé de dire que ce train-là partirait de Mont-Joli, et passerait par Sainte-Foy, à Québec. De plus, le train *Chaleur* qui part de Gaspé pour Montréal, serait connecté à l'*Océan Limitée* à

## [Translation]

est pas. Je soupçonne que la somme de 100 millions de dollars retranchée de votre budget pour la présente année financière ne traduit en fait qu'un retard de plus dans l'acquisition de locomotives et d'autre équipement.

Lorsque vous parlez de négociations, je présume que vous parlez de négociations avec les fabricants de wagons. De quels fabricants s'agit-il? Où sont-ils installés?

**M. Franche:** À l'heure actuelle la société qui détient les droits de production d'un superwagon au Canada est la société Bombardier. Bombardier a conclu une entente de collaboration avec la SDTU de Kingston; nous négocierons donc avec ces associés. C'est le seul groupe au Canada en mesure de fournir ce type d'équipement.

**M. Benjamin:** La société Bombardier accordera-t-elle des licences de fabrication à d'autres usines, sous forme de sous-contrats, pour produire cet équipement? Serait-il fabriqué entièrement par Bombardier, en presumant que cette société obtienne le contrat?

**M. Franche:** Je sais que l'association conclue entre les deux permet à Bombardier de faire une partie du travail dans ses usines, à la SDTU de faire également une partie du travail dans ses usines, qui sont situées à Thunder Bay, je crois; il s'agit de ce que nous appelons les anciennes installations *Cancar*. Je suis certain que ces sociétés donneront de la sous-traitance à d'autres fournisseurs pour toute une série d'articles d'équipement. Cela est évident. Cependant nous n'avons encore entrepris aucune discussion avec ces gens.

Nous attendions le dépôt du budget. De fait, j'ai rencontré un représentant de Bombardier quelques heures avant le dépôt du budget pour discuter de diverses questions, dont celle-là. Je lui mentionné trois dates. J'attends maintenant une réponse en juin pour entamer les négociations avec eux sur cette question. Évidemment nous attendions de voir ce que comprendrait le budget déposé cet après-midi là.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Franche et monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Deuxième tour.

**Le président:** Évidemment, vous serez inscrit au deuxième tour. Nous sommes allés un peu loin cette fois-ci. Monsieur Plourde.

**Mr. Plourde:** Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to tell the chairman of the VIA Rail that I represent a riding of eastern Quebec, the riding of Kamouraska—Rivière-du-Loup.

This morning we received the annual report for 1984 and in it I read: "VIA aims for excellence"—I will not hide from you the fact that I do not agree with this statement. On January 15 last, the Minister of Transport, Mr. Mazankowski, announced the return to service of six passenger trains, including the one that is of interest to me, from Mont-Joli to Montreal. During the spring, VIA Rail decided that this train would leave Mont-Joli and would go through Ste-Foy, in Quebec City. Moreover, the *Chaleur* train that leaves Gaspé for Montreal would be connected to the *Ocean Limited* in Matapedia. This combina-

## [Texte]

Matapédia. Ce train avait déjà été essayé il y a quelques années; cela avait été un fiasco. Selon mes informations, le train *Saint-Laurent*, Mont-Joli—Montréal, que vous avez changé en Mont-Joli—Sainte-Foy., et pour ceux qui ne le savent pas, une fois à Lévis, il faut que vous traversiez le pont pour aller à Sainte-Foy... On a déjà un temps d'arrêt à Lévis et on va avoir aussi un temps d'arrêt à Sainte-Foy pour changer de train.

• 1045

Bref! J'ai en preuve un document de VIA Rail qui me dit que ce service, le *Saint-Laurent*, par Sainte-Foy, va coûter 200,000\$ de plus que si ce train allait directement à Montréal. Ma question est la suivante: qui a pris la responsabilité, à VIA Rail, de faire le changement à l'issue du communiqué de presse du ministre Mazankowski?

**M. Franche:** Monsieur le président, évidemment la décision ou la responsabilité de ces changements-là reste toujours au président et directeur général; je ne prétendrai pas le contraire. Je suis surpris du fait qu'on me dit que cela me coûte plus cher parce que selon mes informations, cela a été décidé car ça coûte moins cher, à cause des frais que nous devons payer aux chemins de fer entre Québec et Montréal. C'est la raison pour laquelle nous avons opté pour Québec.

De plus, évidemment, ce que mes services d'information de marketing m'avaient dit à ce moment-là, si je me rappelle bien, c'est que la majorité du trafic sur l'ancien *Saint-Laurent* était destinée à Québec et non pas Montréal. Et les gens, disons, de Mont-Joli, ou de Rimouski, ont plutôt tendance à aller plus souvent à Québec qu'à Montréal. C'était une information qui ne m'a pas surpris, ayant vécu moi-même dans la région de Rimouski où notre tendance nous approchait beaucoup plus de Québec que de Montréal, donc probablement que le trafic avait les mêmes caractéristiques maintenant. Voilà les raisons; et évidemment c'est pour cela que nous l'avons fait. C'est une question, si vous voulez, économique, de service et de disponibilité d'équipement.

L'autre facteur, je dois dire, c'est qu'il y a avec les nouveaux services que nous avons mis en place un peu partout à travers le pays, nous avons remis cinq services en place, toujours avec le même équipement qui ne rajeunit pas, nous avons été obligés de nous ajuster aussi, à cause de cette question de disponibilité d'équipement. Si on désire plus d'informations, M. Guiney pourra vous fournir, disons, cet aspect technique-là, à savoir les cédules ou les aspects d'équipement. Il s'y connaît beaucoup plus que moi. Mais c'est vraiment l'autre facteur qui nous a influencés énormément.

**M. Plourde:** Alors, monsieur le président, si je peux vous faire la preuve que cela coûte 200,000\$ de plus, de partir de Sainte-Foy, quand on sait déjà que vous avez cinq trains par jour qui partent de Sainte-Foy pour Montréal, alors que vous dites, vous, avoir vécu dans le bas du fleuve, et que vous alliez à Québec, vous travailliez probablement pour le gouvernement du Québec... Moi, j'ai à voyager pour venir à Ottawa et vous connaissez la région autant que moi, vous savez que l'hiver, ce n'est pas facile de circuler en voiture. Alors, les gens qui prennent le train de Mont-Joli, c'est surtout vers Montréal

## [Traduction]

tion had already been tried a few years ago; the result was a fiasco. The information I have is that the *St. Laurent* train from Mont-Joli to Montreal, that you have changed into Mont-Joli-Sainte-Foy—and for those who do not know about that, once in Levis, it is necessary to cross the bridge to go to Sainte-Foy—there is already a stop in Levis and there will be a further delay in Sainte-Foy to change train.

I can prove this because I have a VIA Rail document stating that this service, that is the Saint-Laurent through Sainte-Foy, will cost \$200,000 more than if the train went directly to Montreal. Here is my question: who at VIA Rail took the responsibility of this change following Mr. Mazankowski's press release?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, the responsibility for this decision and for these changes rests obviously with the President and Chief Executive Officer. I would not deny that. I am surprised to hear that this service will cost more because according to my information, this decision was taken because costs would be less in view of the amounts we have to pay to the railways between Quebec and Montreal. That is why we had decided to go through Quebec.

Also, my information and marketing services told me at the time, if my memory serves me right, that the majority of travellers on the old Saint Laurent line were going to Quebec and not to Montreal. I was told that people from Mont Joli, or Rimouski, for example, tend to go to Quebec and not to Montreal. I was not surprised to hear that, because I myself live in the Rimouski region where because of geography residents are closer to Quebec than to Montreal and it was felt that today's traffic maintained that same tendency. Those are the reasons which explain our decision. It was if you wish a question of savings, of service and of availability of equipment.

I must point out that there was another factor which influenced us. Because we had re-established service on five lines throughout Canada using the same equipment which is not getting any younger, we had to make certain adjustments to take into account availability of equipment. If you would like more information, Mr. Guiney could answer more precisely about timetables, equipment and other technical points. He knows much more about this than I do. However, that was another factor which influenced our decision greatly.

**Mr. Plourde:** Mr. President, what if I can prove that it costs \$200,000 more to route this train through Sainte-Foy. We know full well that VIA has five trains a day leaving Sainte-Foy for Montreal. You say you have lived in the lower St. Lawrence and if you travelled often to Quebec, that means probably that you worked for the Government of Quebec. Personally, I often travel to Ottawa and you know as well as I do that it is not easy to travel by car in this region in winter. This means that people who take the train in Mont Joli are for the most part going to Montreal. When I personally take the

## [Text]

qu'ils vont. Et lorsque moi, qui est un utilisateur du CN, je vais devoir prendre le train de Mont-Joli pour venir à Ottawa, il n'y a absolument rien de bon pour moi là-dedans. À ce moment-là, il vaut mieux prendre l'autobus; j'ai aussi une passe gratuite sur l'autobus, avec un service Express-Montréal. Lorsque vous parlez d'augmenter votre trafic-voyageurs, je pense qu'il va falloir prendre en considération l'est du Québec, que vous êtes en train de maltraiter, et vous n'aurez aucunement la chance de refaire un budget qui ne sera pas déficitaire.

Ma question est celle-ci: Si je vous fais cette preuve, est-ce que vous allez changer ce train en Mont-Joli—Montréal, au lieu de Mont-Joli—Sainte-Foy?

**M. Franche:** Monsieur le président, avant de répondre à la question de l'honorable député, car je vais y répondre évidemment, voici deux précisions pour éviter des malentendus. La première étant, et mon président du Conseil m'a rafraîchi la mémoire, que *Rail Passenger Action Force*, le groupe de travail ferroviaire, avait recommandé Québec—Mont-Joli. Mais ceci n'enlève rien à la responsabilité du président directeur général. Et j'en reste responsable.

• 1050

Deuxième point, un petit à-côté, je n'ai jamais travaillé pour la province de Québec. Je travaillais pour le gouvernement fédéral à Rimouski.

Maintenant, quant à la question de savoir si en opérant de Mont-Joli à Montréal, cela nous coûte moins cher! Je peux assurer le député que nous allons regarder cela très sérieusement et le seul problème que j'aurai va être la disponibilité de l'équipement. Parce que lorsque cela me coûte moins cher et puis que cela donne un meilleur service, je n'ai pas l'habitude de m'enfarger dans les fleurs du tapis très longtemps. On serait obligé d'ajuster cela. Je serais très heureux d'en discuter avec le député pour qu'il me fasse la preuve que cela me coûte moins cher. Et nous regardons cela très sérieusement.

**M. Plourde:** J'ai une autre question, monsieur le président, si vous me permettez. Vous m'arrêtez si je dépassais mon temps, parce que j'en ai plusieurs.

J'ai eu à plusieurs reprises cet hiver à prendre le train Montréal—Rivière-du-Loup. J'ai à ce moment-là réservé une roomette, de Montréal à Rivière-du-Loup sur le train *Chaleur* en partant de Montréal à 23h30. Lorsque je réserve une roomette, c'est parce que je connais la date à laquelle que je vais partir. Et je réserve au minimum une semaine à l'avance. Sur cinq fois, j'ai réussi à avoir une roomette une fois et, à quatre autres reprises, j'étais sur la liste d'attente. Avec le service VIA Rail à la gare d'Ottawa, j'ai vérifié, et je peux vous dire que l'on était 10 sur la liste d'attente. Lorsque l'on sait qu'un train a environ 5 ou 6 roomettes, est-ce que c'est dans les intentions de VIA Rail de corriger cette situation, de rajouter des voitures lorsque les gens sont sur la liste d'attente, ou si vous maintenez la décision que vous avez prise, à savoir de remplir vos wagons et de ne pas en rajouter? Lorsque l'on se fait dire par des gens de VIA Rail en poste à la gare, ici, à Ottawa, que vos agents vont les rencontrer pour leur dire: Vendez des places, vendez des places! Et ces gens-là veulent

## [Translation]

train from Mont Joli to get to Ottawa, this change does not improve things for me at all. Right now, it is better to take the bus. I also have a free pass on Voyageur and they offer an express service to Montreal. If you wish to increase your ridership, I think you will have to take into account eastern Quebec which is now being mistreated, otherwise you certainly will not have the opportunity to make your options viable.

Here is my question: if I prove to you that it is more expensive, will you return to the old service, that is Mont Joli to Montreal, and abandon the service through Sainte-Foy?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, before answering the member's question, I would like to clarify two points in order to avoid misunderstandings. First of all, the Chairman of the Board has just refreshed my memory and told me that the rail passenger action force recommended that service be offered through Sainte-Foy. But that does not alter in any way the responsibilities I assume as president and chief executive officer.

Secondly, I would point out that I never worked for the Province of Quebec but rather for the federal government in Rimouski.

Now, let us get to the question as to whether it costs us more or less to offer the service from Mont-Joli to Montreal by going through Ste-Foy. I can assure the member that we will study this very closely, but the only problem we will face will probably be availability of equipment. If it is shown that the cost is less and the service is better, I will not beat around the bush because that is not my habit and we will bring about the required changes. I would be very happy to discuss this with the member so that he can prove to me that it would cost less. We are willing to study this very closely.

**Mr. Plourde:** Mr. Chairman, if I may, I would like to ask another question. Please interrupt me when my time is up because I have several questions.

This winter, I took the train from Montreal to Rivière-du-Loup on several occasions. I reserved a roomette from Montreal to Rivière-du-Loup on the *Chaleur*, which leaves Montreal at 11:30 at night. When I reserve a roomette, it is because I know my departure date and I try to reserve at least a week in advance. I did this trip five times and I could get a roomette only once. For the other four trips, I was on the waiting list. I checked with the VIA employees at the Ottawa Station and I was told that 10 people were on the waiting list. There are only five or six roomettes on this train and I would like to find out whether VIA Rail plans to correct this situation and to add cars when there is a waiting list, or do you plan to continue doing as you do now and just fill the cars and leave it at that? At the station in Ottawa, the VIA Rail employees tell us that their superiors are pushing them to sell more and more seats and they are willing to do so, but there are no seats because you do not add any cars. In such a case, I think the service is no longer viable.

[Texte]

vendre des places, mais l'on ne rajoute pas de voitures. À ce moment-là, je pense que le service n'est plus rentable.

**M. Franche:** En ce qui concerne les trains et la disponibilité des places, évidemment l'on fait souvent face au fait qu'un wagon, dans la configuration actuelle, qui en est une de 30 ans, a des chambres et des roomettes etc.. Donc il y a des coûts quand on doit rajouter un wagon pour seulement quelques places d'occupées.

Deuxièmement, est-ce que l'on a de l'équipement de disponible, à un certain moment, pour ces services-là? Et cela devient une question de coût du service. En parlant du *Chaleur*, malheureusement ce train n'a pas eu le succès que l'on croyait, en termes d'occupation. Il se peut qu'il y ait certains aspects déficients, comme les roomettes qui sont très occupées. Mais le restant du train n'est pas très occupé et l'on n'a pas le succès, disons, d'achalandage et financier que l'on s'attendait d'avoir. Cela fait partie du problème. Ces décisions-là se prennent souvent de jour en jour en fonction des pièces d'équipement disponibles, la capacité de nos locomotives de tirer les trains et aussi, souvent, du retour. Je pourrais peut-être demander avec la permission du président à monsieur Guiney de rajouter quelque chose sur l'opération du *Chaleur*.

Is there anything I am missing?

**Mr. R.J. Guiney (Vice-President and Chairman, Employee Transfer, VIA Rail):** Mr. Chairman, the *Chaleur* is billed on a predetermined configuration, and on occasion there are waiting lists, particularly on weekends. The decision therefore has to be, on many occasions, where best to allocate equipment, given that all routes, particularly on weekends, require the assignment of extra cars. The *Chaleur* therefore is in line to be added to if equipment is available.

• 1055

**M. Plourde:** Lorsque vous dites que le *Chaleur* n'avait pas eu beaucoup de succès, je ne voudrais pas croire par cette réponse-là que l'est du Québec, qui est une région défavorisée en moyens de transport, doit payer des frais pour ceux qui sont plus favorisés en moyens de transport. Le ministre Mazankowski, cette semaine, devant le Comité, a dit qu'il allait privilégier les régions éloignées, les régions où les difficultés de transport existaient, contrairement au corridor de Windsor—Québec.

Lorsque vous faites vos études, il n'y aurait pas lieu de faire des consultations avec les gens de l'est du Québec et de connaître réellement ce que ces gens-là ont besoin au point de vue service de voyageurs avant de prendre des décisions et d'être obligé de faire des représentations, après, pour les corriger?

**M. Franche:** Monsieur le président, évidemment, quand on parle de nouveaux services dans une région comme la vôtre, certains des changements ont été recommandés par le groupe de travail sur les passagers, le *Rail Passenger Action Force*; et dans ce domaine-là, ils étaient responsables de la consultation face à ces nouveaux services, durant les derniers mois. Donc, une grosse part de cet aspect de la consultation a été faite par eux; mais je ne peux pas vous dire l'ampleur de la consultation

[Traduction]

**Mr. Franche:** As far as trains and availability of seats is concerned, it is obvious that often, given the existing configuration, one single car which is 30 years old contains rooms, roomettes and so on. So therefore, if we add on one car in which only a few places will be taken, that increases our costs.

Secondly, we just find out whether we have equipment available at a given time in order to ensure these services. It is a question of cost of service. Unfortunately, the "*Chaleur*" has not been as successful as we had hoped, as far as ridership is concerned. There may be certain deficiencies, such as the fact that roomettes are very popular. However, the remainder of the train is not very popular and it has not had the traffic and has not produced the revenues which we had hoped. That is part of the problem. These decisions are taken on a day-to-day basis according to the equipment available, the capacity of our locomotives and often the return trip. Mr. Chairman, if I may, I will ask Mr. Guiney to explain in detail the operation of the "*Chaleur*".

Ai-je oublié quelque chose?

**M. R.J. Guiney (vice-président et président, Transfert des employés, VIA Rail):** Monsieur le président, pour ce qui est du *Chaleur*, les billets sont vendus à l'avance et il y a parfois des listes d'attente, surtout les fins de semaine. Il s'agit donc, dans bien des cas, de répartir au mieux les matériels, étant donné que tous les itinéraires, les fins de semaine surtout, exigent des wagons additionnels. Il est donc prévu d'inclure le *Chaleur* si l'on dispose des matériels voulus.

**Mr. Plourde:** You are telling me that the *Chaleur* was not much of a success and I hope that does not mean that Eastern Quebec, where there is already a dearth of means of transport, must foot the bill for those regions who benefit from better transport services. Mr. Mazankowski told the committee this week that he would favour distant regions where there are problems with transportation and that he would do this to the detriment to the Quebec-Windsor corridor.

When you undertake studies, should you not consult with the people of Eastern Quebec to find out what type of passenger services they really need before making your decisions so that you would not have to back step and correct the situation after the fact?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, some of the changes made to the services in a region like yours were of course recommended by the Rail Passenger Action Force which was supposed to have undertaken consultations on these questions over the last few months. Therefore, they were mainly responsible for consultations but I cannot tell you how extensive they were and I will ask representatives of the action force to give you information on this. Normally, we do carry out certain

## [Text]

qui a eu lieu, je leur laisserai le soin de répondre à cela. Mais normalement, on a une certaine consultation. Evidemment, on change nos cédules tous les six mois, mais là il y a eu des changements assez drastiques. Et ça, cela a été fait en fonction du rapport sur le groupe de travail des passagers.

**M. Plourde:** Ecoutez, lorsque vous me parlez du groupe de travail., lorsque j'ai vu la nouvelle de vos changements de politique pour les trains vers l'est du Québec, j'ai fait appel à un membre du groupe de travail et j'ai appris que le groupe n'existe plus. Alors, à ce moment-là, on se dirige où pour faire valoir nos représentations?

**M. Franche:** À partir de là, cela nous revient à nous.

**M. Plourde:** Eh bien, je me demande si vous êtes au courant que le groupe de travail n'existe plus!

**M. Franche:** Selon moi, il devait exister encore jusqu'à la fin de cette semaine ou la fin de la semaine prochaine.

**M. Plourde:** Cela fait exactement un mois que le groupe de travail n'existe plus!

**M. Franche:** On me dit qu'il existe encore!

**M. Plourde:** Est-ce que M. Fortin faisait partie du groupe de travail?

**M. Franche:** Oui, monsieur le président.

**M. Plourde:** Alors, ça fait un mois que M. Fortin n'a plus d'ouvrage. Il n'a plus de *job*. D'ailleurs, il est passé à mon bureau pour en avoir une!

**The Chairman:** The time is just up and that is a delightful way to perhaps switch, and we will have some of the action group, hopefully, here before us... one looks alive and well anyway in a physical capacity. What his technical status is, he can perhaps explain. That is Mr. Horner, Mr. Plourde.

So that is your time, and that is the first round of spokesmen, in effect. Mr. Plourde got to be the spokesman from the government side because he was such a dutiful member for so long and very silent for so long when we needed silence, and so I think it was a just way to lead off.

I am now going to try with the committee to go to nine minutes, so that we can have more questioners and get back and forth, but before I do, I would ask the committee to consider a motion, which hopefully someone would move, to in effect pay the expenses of Mr. Gormick who is going to appear before this committee, Transport 2000, today. The motion is that the reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. Gormick of Transport 2000, who will appear before the committee on the annual report of VIA Rail.

Mr. Jourdenais, will you propose that motion?

**Mr. Jourdenais:** Sop moved.

**The Chairman:** Thank you... because we have a good quorum here at the moment.

Motion agreed to

## [Translation]

consultations. Obviously, we change our timetable every six months, but in this case, the changes were quite drastic and they were brought about following the report submitted by the Rail Passenger Action Force.

**Mr. Plourde:** You are talking about this action force and when I found out about this new policy for trains in Eastern Quebec, I called one of the members of this action force to find out that it no longer existed. What then are we supposed to do if we wish to make representations?

**Mr. Franche:** In such a case, you could get in touch with us.

**Mr. Plourde:** I wonder in fact whether you know that the action force does not exist any longer!

**Mr. Franche:** As far as I know, it should cease to exist this week-end or next week-end.

**Mr. Plourde:** It is exactly a month since the action force ceased to exist!

**Mr. Franche:** I am told it is still in existence!

**Mr. Plourde:** Was Mr. Fortin a member of the action force?

**Mr. Franche:** Yes, Mr. Chairman.

**Mr. Plourde:** Well, Mr. Fortin has been without a job for a month. In fact, he came to see me in order to get one!

**Le président:** Votre temps est écoulé. Vos questions nous permettent de passer en douceur aux questions suivantes. Quant au groupe de travail, nous aurons peut-être l'occasion de les entendre et un de ses membres, du moins, semble être en excellente santé. Quant à son statut technique, je ne saurais me prononcer. Monsieur Plourde, il s'agit de M. Horner.

Votre temps est donc écoulé et cela termine le premier tour. Je suis heureux de voir que M. Plourde s'est fait le porte-parole du gouvernement parce qu'il est toujours assidu et jusqu'à aujourd'hui, très peu loquace.

Je demanderai maintenant au Comité de se limiter à neuf minutes, de sorte que davantage de membres puissent poser des questions. Avant cela, j'aimerais que quelqu'un propose une motion qui permettrait de verser à M. Gormick, qui représente Transport 2000 et qui comparaitra aujourd'hui devant le Comité pour discuter du rapport annuel de VIA Rail, un montant raisonnable pour frais de déplacement et de séjour.

Monsieur Jourdenais, voulez-vous proposer cette motion?

**M. Jourdenais:** Je propose.

**Le président:** Merci. Il faut faire vite parce qu'il y a quorum.

La motion est adoptée.

## [Texte]

**The Chairman:** Okay, nine minutes apiece. This is the order in which I have the names at the moment: Mr. Cochrane, Hardey, Jourdenais, Taylor and Blaikie.

**Mr. Cochrane:** Thank you very much, Mr. Chairman.

• 1100

I appreciate the opportunity to have a chance to ask some questions, particularly in light of what has happened in Moncton recently, which is the constituency I represent and which has received a slight blow from the board of directors of VIA Rail. I am pleased to see Mr. Hanigan, because when one gets raped one likes to see who the rapist is; I am pleased to have you here today, sir.

I do have some questions before that specific one I am concerned about. I am concerned about the relationship between VIA and CN. From what I have seen, and from Moncton's point of view—which is a shop facility primarily, with 1,138 employees who rely a great deal on CN and of course on one of their major customers, which is VIA—what I seem to see happening throughout the country is a little distance between the two. I am a little concerned with that.

I think we as Canadians are concerned, and I particularly as a Monctonian am concerned, because as we see new facilities being developed as opposed to old facilities being revitalized and modernized, we are seeing the load of work going to the new Crown corporation—along with some employees, thankfully. But as we see that happening we see a shift down the line. There is a 40-40-20 formula that affects lay-off. In eastern Canada right now there are certainly no plans for a new facility, other than a maintenance facility in Halifax. But certainly there is talk of a facility in Montreal, which would have a definite effect upon the maintenance facilities that exist in Moncton, particularly if it operates in such a way that fewer people are employed, because we would be affected by that.

Is there more co-ordination now than perhaps we have seen in the past between CN and VIA with regard to the capacity CN currently has to repair and maintain equipment?

**Mr. Hanigan:** To prepare a . . . ?

**Mr. Cochrane:** To prepare and maintain equipment.

**Mr. Hanigan:** The relationship between the CN and VIA is good. There certainly has been no deterioration; there is very close co-operation between CN officials and VIA officials. As far as maintenance facilities, it is true we are trying to be as cost-effective as possible.

The member is probably referring to some lay-offs that were done by the CN last winter in Moncton and other places because VIA abandoned the project of head and power conversion, which unfortunately for some CN employees meant a lay-off. It was a corporate decision, which was dictated by putting an end to the head and power conversion in favour of buying new equipment. The position of VIA is that there is *x* amount of money available, and the priority for the corporation is to use all capital funds possible toward the

## [Traduction]

**Le président:** Bon, chaque intervenant a neuf minutes. Voici l'ordre des intervenants: MM. Cochrane, Hardey, Jourdenais, Taylor et Blaikie.

**M. Cochrane:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis heureux de pouvoir poser quelques questions étant donné tout particulièrement le coup qu'a porté récemment le Conseil d'administration de VIA Rail à la circonscription de Moncton, que je représente. Je me réjouis de la présence de M. Hanigan, parce que la victime d'un viol aime bien en connaître l'auteur; je suis heureux que vous soyez des nôtres aujourd'hui, monsieur.

J'aimerais poser quelques questions avant d'aborder le sujet qui me préoccupe plus particulièrement. Je m'intéresse aux rapports entre VIA et le CN. L'atelier de Moncton, qui compte 1,138 employés qui dépendent énormément du CN et, du même coup, de l'un de ses principaux clients, à savoir VIA, est très inquiet, comme moi d'ailleurs, du froid qui semble exister entre ces deux sociétés. Cela m'inquiète assez.

Nous les Canadiens, et particulièrement les habitants de Moncton, sommes préoccupés du fait que l'on envisage de construire de nouvelles installations plutôt que de revitaliser et de moderniser les anciennes; nous constatons qu'une part de la charge de travail sera transférée à la nouvelle société de la Couronne ainsi que, Dieu merci, certains des employés. Mais en même temps, nous constatons que d'autres changements sont prévus. Les mises à pied se feront suivant une formule 40-40-20. À l'heure actuelle, on ne prévoit certainement pas construire une nouvelle installation dans l'est du pays, à part un atelier d'entretien à Halifax. Il est cependant question d'implanter des installations à Montréal ce qui aurait évidemment des répercussions sur les installations d'entretien de Moncton particulièrement si un nombre plus faible de travailleurs y trouveront de l'emploi.

Y a-t-il une meilleure coordination que par le passé entre le CN et VIA en ce qui concerne la capacité actuelle du CN de réparer et d'entretenir l'équipement?

**M. Hanigan:** De préparer . . .

**M. Cochrane:** De réparer et d'entretenir l'équipement.

**M. Hanigan:** Les rapports entre le CN et VIA sont très bons. En tout cas, ils ne se détériorent pas, les dirigeants du CN et de VIA collaborent très étroitement. Pour ce qui est des installations d'entretien, il est vrai que nous tentons d'être aussi rentables que possible.

Le député fait sans doute allusion à certaines mises à pied effectuées l'hiver dernier par le CN à Moncton et à d'autres endroits du fait que VIA avait abandonné son projet de conversion des motrices ce qui impliquait malheureusement la mise à pied de certains employés du CN. La Société a décidé d'abandonner ce projet et d'acheter plutôt du matériel neuf. VIA a dit que ses ressources financières sont limitées et qu'elle doit donc utiliser en priorité son budget d'immobilisations pour l'achat de matériel neuf. Malheureusement, cela a entraîné la

*[Text]*

purchase of new equipment. So it was unfortunate it meant a lay-off of some CN employees, but it was a good bottom-line decision.

**Mr. Cochrane:** Following up that particular point, at the time the lay-offs occurred it was said that new equipment and so on . . . Now we are hearing that we are looking at a 14 to 16 month order time. I heard the mention of three years with regard to some of the plans for new equipment. Are the new delays—or what I anticipate are considered by the membership of the board to be new delays—going to affect your plans with regard to the head and power equipment conversion or work that was going to be done? In other words, is the plan still the same in spite of the fact that there seem to be new delays?

**Mr. Hanigan:** As far as the purchase of new locomotives is concerned, there has been no delay as far as the production of those vehicles is concerned. There has been a delay in the placement of the order, but the production time that had been promised by the manufacturer several months ago—as far as six or eight months ago—which was in the fall of 1986, still holds; it still holds at this moment. So if the order is placed within the next couple of weeks, the delivery promised by the manufacturer will still hold. So presumably, if the order is placed within the next couple of weeks, delivery of those locomotives will be between the month of September and November of 1986, which was the anticipated date, going back six months ago. So there has been no delay as such on the delivery of the locomotives.

• 1105

As far as the cars are concerned, there has been no delay, because there was no time set, even going back a few months, as to the delivery dates of those cars. But we have been told all along that *x* number of months—30 months I believe—were required from the date of placement of the order to the date of delivery of the first car. So there is a slight delay there.

**Mr. Cochrane:** So when the lay-off decision was made, it gave a certain amount of lead time before the order was actually placed?

**Mr. Hanigan:** Yes.

**Mr. Cochrane:** Okay. I am a little concerned with regard to Bombardier and their ability to provide the equipment. Moncton is a Bombardier shop predominantly, and I understand that there has been some problems in the past with some of the technical equipment with regard to Bombardier. Has that been resolved? Is there anything encouraging with regard to Bombardier's ability to get a package together that will be acceptable to VIA?

**Mr. Hanigan:** When we are about talking Bombardier, we must remember that there are two different divisions.

**Mr. Cochrane:** Yes.

**Mr. Hanigan:** One division manufactures cars and the other division manufactures diesel locomotives. I believe you were referring to the diesel shops, which are the manufacturers of locomotives. We have been informed that there are talks and

*[Translation]*

mise à pied de certains employés du CN et c'était une bonne décision du point de vue de la rentabilité globale.

**M. Cochrane:** À l'époque de ces mises à pied, on disait que le matériel neuf . . . On nous dit maintenant que le matériel commandé n'arrivera pas avant 14 ou 16 mois. Je crois savoir qu'il faudra maintenant attendre trois ans l'arrivée du nouveau matériel. Les membres du conseil croient-ils que de nouveaux retards ont modifié les plans pour ce qui est des travaux de conversion des motrices ou des autres travaux qui devaient être entrepris? Autrement dit, le plan reste-t-il inchangé malgré le fait qu'il semble y avoir de nouveaux retards?

**M. Hanigan:** Il n'y a aucun retard en ce qui concerne la production des nouvelles locomotives. La commande a été placée en retard mais le délai fixé par le fabricant il y a plusieurs mois, six ou huit en fait, tient encore, à savoir l'automne 1986. Ce délai est inchangé. Ainsi, si la commande est placée d'ici quelques semaines, le fabricant pourra livrer le matériel à la date promise. On peut donc supposer, si la commande est placée d'ici quelques semaines, que ces locomotives seront livrées entre septembre et novembre 1986, ce qui est la date annoncée il y a six mois. Il n'y a donc aucun retard pour ce qui est de la livraison des locomotives.

Pour ce qui est des voitures, il n'y a pas non plus de retard, puisqu'aucun délai n'a été fixé il y a quelques mois quant aux dates de livraison. On nous a toujours dit qu'il fallait compter 30 mois à compter de la date de la commande jusqu'à la date de livraison de la première voiture. Il y a donc un léger retard.

**M. Cochrane:** Alors quand on a décidé de mettre à pied des employés, cela laissait quand même une certaine marge avant que la commande ne soit placée?

**M. Hanigan:** Oui.

**M. Cochrane:** D'accord. Je ne suis pas rassuré quant à la capacité de Bombardier de fournir ce matériel. Il y a à Moncton un atelier de Bombardier et je crois savoir qu'il y a eu, par le passé, certains problèmes avec l'équipement fourni par cette société. Ce problème a-t-il été réglé? A-t-on des nouvelles plus encourageantes en ce qui concerne la capacité de Bombardier de faire une offre que VIA jugera acceptable?

**M. Hanigan:** Nous ne devons pas oublier que Bombardier compte deux divisions différentes.

**M. Cochrane:** Oui.

**M. Hanigan:** Une d'elles fabrique des voitures et l'autre fabrique des locomotives diesels. Je crois que vous voulez parler des ateliers qui fabriquent les locomotives diesels. On nous a fait savoir que des pourparlers se déroulent entre

**[Texte]**

discussions going on between General Electric and Bombardier. They are trying to solve some of the electrical problems they had with their locomotives produced a couple of years ago.

**Mr. Cochrane:** Is there anything definite with regard to an arrangement between the two companies to put together a tendage for the future? Because right now I understand . . .

**Mr. Hanigan:** Not yet.

**Mr. Cochrane:** —20 are going to be ordered through GM.

**Mr. Hanigan:** Yes. VIA called for tenders in the summer of 1984, and we will be placing that order according to the tenders made at that time. Bombardier did not submit a tender then.

**Mr. Cochrane:** I am at least appreciative of the fact that the order has been split and there is time for Bombardier to get their act together, because that definitely has ramifications for the area that I represent. I am pleased with the board's understanding of the need for two suppliers in Canada, and I am sure Bombardier is as well.

**Mr. Hanigan:** Yes, we would certainly favour having more than one supplier.

**Mr. Cochrane:** I would like to deal with the specifics regarding Moncton. As you know, there are 21 positions involved; 8 have been abolished and 13 have been moved to corporate headquarters in Quebec. This is effective September 1, I understand.

I have always said, when there is no work to do, I can understand not employing people; but I have a difficult time moving a facility or moving job functions from an area of high unemployment to an area that is considerably better off. They are being moved from an area where the impact is much greater from 13 high paying government jobs to an area where the impact would be less on the community. Is that decision final?

**Mr. Hanigan:** Yes, it is a final decision.

**Mr. Cochrane:** Is that the forerunner of other decisions that I perhaps can expect? Perhaps colleagues who sit in the House of Commons from other parts of the country, outside the centre part of Canada, can expect similar decisions with regard to cost saving.

**Mr. Hanigan:** We are looking at every possibility to improve the bottom line. I think this is the mandate we have. I am not aware, at this time, of other similar changes, unless the chief executive officer is aware of some.

**Mr. Franche:** It is not, in a sense, a decision. First of all, I would like to state, with your permission, Mr. Chairman, that while the move is to Montreal, it is not to corporate headquarters. It is a move to the regional office.

**Mr. Cochrane:** Do you have two in Montreal? I am struggling to keep one and you have two?

**[Traduction]**

*General Electric* et Bombardier. Ces deux sociétés tentent de régler les problèmes électriques des locomotives fabriquées il y a quelques années.

**M. Cochrane:** Sommes-nous fixés quant à l'entente que pourraient conclure les deux sociétés sur l'offre de matériel pour l'avenir? Je crois savoir qu'à l'heure actuelle . . .

**M. Hanigan:** Pas encore.

**M. Cochrane:** . . . 20 voitures seront commandées par l'entremise de GM.

**M. Hanigan:** Oui. VIA a lancé un appel d'offres l'été de 1984 et nous continuons de placer des commandes conformément aux appels lancés à cette époque. Bombardier n'a pas présenté de soumission.

**M. Cochrane:** Je me réjouis du fait que la commande a été partagée et que cela donne à Bombardier le temps de régler ses problèmes puisque cela aura des répercussions sur la région que je représente. Je suis heureux que le conseil ait reconnu la nécessité d'avoir deux fournisseurs au Canada et je suis certain que Bombardier l'admet aussi.

**M. Hanigan:** Oui, nous préférierions avoir plus d'un fournisseur.

**M. Cochrane:** J'aimerais aborder des aspects précis concernant Moncton. Comme vous le savez, il y a 21 postes en jeu; 8 ont été supprimés et 13 ont été transférés au siège social de la société à Québec. Je crois savoir que cela entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre.

J'ai toujours dit que j'admetts que l'on n'embauche personne quand il n'y a pas de travail à faire; mais j'ai du mal à admettre que l'on puisse déplacer des installations ou transférer des postes d'une région où le taux de chômage est élevé à une région qui est sensiblement mieux lotie. La région est privée de 13 emplois publics bien rémunérés qui sont transférés à une collectivité qui en a beaucoup moins besoin. Est-ce que cette décision est finale?

**M. Hanigan:** Oui, la décision est finale.

**M. Cochrane:** Puis-je m'attendre à d'autres décisions du même genre? D'autres de mes collègues qui siègent à la Chambre des communes et qui représentent d'autres régions du pays, à l'extérieur de la région centrale, peuvent sans doute s'attendre à ce que d'autres décisions semblables soient prises pour des motifs d'économie.

**M. Hanigan:** Nous cherchons tous les moyens possibles d'améliorer la rentabilité de la société. C'est notre mandat je crois. Pour ma part, je ne suis pas au courant d'autres changements semblables; le président directeur général pourrait sans doute vous en dire plus long.

**M. Franche:** Il ne s'agit pas à proprement parler d'une décision. J'aimerais d'abord dire, avec votre permission, monsieur le président, que les postes transférés à Montréal ne sont pas transférés au siège social de la société. Il s'agit d'un bureau régional.

**M. Cochrane:** En avez-vous deux à Montréal? Je veux en garder un et vous en auriez deux?

[Text]

**Mr. Franche:** There is a regional office called VIA Quebec.

**Mr. Cochrane:** All right.

**Mr. Franche:** You have VIA Atlantic, which is in Moncton.

**Mr. Cochrane:** Partly, yes.

**Mr. Franche:** Secondly, there are different areas one looks at as technology improves. The type of operation we have is really moving equipment across the country. We take reservations and so forth. One of the things we will be looking at—I do not think there will be a decision for another year—is how we take reservations across the country. That would be part of it. We have, as the chairman has quite rightly and properly said, a mandate to look at the bottom line. We are looking at every item in the budget, in our fiscal plan, and those are some of the things we will look at in the future. How we handle reservations across the country in the future will be one of the items, which will be highly dependent also on long distance calls, for example. I can assure the members of the committee there has been no decision on that. It is only one item we are looking at amongst others, and until we know what is the future for long distance calls in this country, I doubt there will be much of a change on that front.

• 1110

**Mr. Cochrane:** Are the nine minutes up, sir?

**The Chairman:** Oh, yes, 10 minutes.

**Mr. Cochrane:** Thank you.

**The Chairman:** You can come up back next round, I imagine. Mr. Hardey.

**Mr. Hardey:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to return to a line of questions regarding the future of VIA. I do not intend to be redundant, Mr. Chairman; I just want to mention a couple of facts.

It is a fact that this government does not intend to continue the subsidization to the passenger service by rail to the tune of 12¢ per passenger mile, and in order to move in that direction, there have been considerable remarks made on the efficiency of VIA, certainly modernizing the service specifically towards the comfort, I believe, as near as I can gather, for the passengers. What about the efficiency regarding the time element; in other words, speeding up the passenger service; in other words, the potential or the limitations we have in that regard? We could talk a lot about rolling stock, but let us go a little more towards what the rolling stock is rolling on, the tracks themselves.

I wonder if I could stop there and have you give us some information regarding the limitations on our rails, as we now have them in Canada.

**Mr. Franche:** Thank you, Mr. Chairman. I have a few general comments to answer it, and if there are some specifics, I think Mr. Guiney, who is a lot more knowledgeable of the

[Translation]

**M. Franche:** Il y a un bureau régional appelé VIA Québec.

**M. Cochrane:** D'accord.

**M. Franche:** Vous avez VIA Atlantique qui se trouve à Moncton.

**M. Cochrane:** En partie, oui.

**M. Franche:** Deuxièmement, nous tenons compte de deux éléments dans le contexte des progrès technologiques. Notre première fonction est d'assurer l'acheminement de matériel d'une extrémité du pays à l'autre. Nous prenons des réservations, etc. Nous allons réexaminer la possibilité de prendre des réservations partout au pays, mais je ne crois pas que la décision soit prise avant une autre année. Voilà en partie ce que nous ferons. Comme le président l'a dit à juste titre, nous avons la responsabilité de veiller à la rentabilité de la société. Nous revoyons tous les postes du budget, dans notre plan fiscal, et voilà certains des aspects que nous reverrons à l'avenir. Nous allons réexaminer notre mode de prise des réservations à l'échelle du pays et cela sera intimement lié à la question des appels interurbains, par exemple. Je peux dire aux membres du Comité qu'aucune décision n'a encore été prise à cet égard. Ce n'est qu'un des aspects que nous revoyons et tant que nous ne serons pas fixés quant à l'avenir des interurbains au Canada, je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de changements à cet égard.

**M. Cochrane:** Mes 9 minutes sont-elles écoulées, monsieur?

**Le président:** Oui, vous avez pris 10 minutes.

**M. Cochrane:** Merci.

**Le président:** Vous pouvez faire inscrire votre nom pour le prochain tour. Monsieur Hardey.

**M. Hardey:** Merci, monsieur le président. J'aimerais reprendre certaines des questions concernant l'avenir de VIA. Je n'ai pas l'intention d'être redondant, monsieur le président, mais je veux relever quelques faits.

C'est un fait que le gouvernement actuel n'a pas l'intention de continuer de subventionner le service de transport ferroviaire des voyageurs à raison de 12c. par voyageur/mille. Pour cette raison, on a beaucoup parlé de l'efficacité de VIA et plus particulièrement de la modernisation du service pour assurer un plus grand confort aux voyageurs. Qu'en est-il de l'efficacité en ce qui concerne le respect des horaires; autrement dit, d'accélérer le service de transport des voyageurs. Quelles sont les possibilités ou les limites à cet égard? On parle beaucoup du matériel roulant mais il faudrait parler aussi des rails.

Je me demande si vous pourriez nous donner de plus amples renseignements concernant les limites qu'imposent les voies ferrées au Canada.

**M. Franche:** Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord faire quelques commentaires de portée générale en réponse à cette question et ensuite M. Guiney pourra donner des réponses beaucoup plus précises concernant les rails.

[*Texte*]

specific rails, would enlighten members of the committee better than I.

We have improved over the years. As for our time factor, the time for travelling, when you speak of comfort there are two aspects of comfort. One is the type of ride you get, and therefore, the quality of that rail—for example, welded rail versus the old traditional type of rail—and there is also the speed at which one travels on that rail and the way it is built in order to get to another destination.

For example, as of this weekend, we are shortening the time from Montreal to Vancouver from 90 hours, I think, down to about 72 hours or something like that, 70 hours. So it is what we call the four-night schedule going to the three-night schedule, and that will improve the customer service or comfort in the sense that you do it a little faster. We have done the same thing between Toronto and Ottawa, and there we have improved the quality of the rail extensively between Brockville and Ottawa. We are now operating on three hours and 59 minutes on an excellent quality of track and an excellent quality of comfort.

As for the rest of it, I am trying to think where we have improved the schedule. These are probably the two main areas. I am sure Mr. Guiney will correct me if I have forgotten some. The rest of the tracks are normally improved often by the railways for their own needs. They are obviously all going towards welded rail, which is a lot better and a lot more comfortable, on their tracks where they have the heaviest traffic.

So that is the state right now. Generally, we operate on pretty good track.

**Mr. Hardey:** Mr. Chairman, I want to zero in on the limitation aspect in regard to passenger service as it relates to freight service and then again connect that with safety. I want specifically to try to establish, if we could, whether we have limitations in this country because our rails are really designed for freight travel. Is there any formula you are aware of that limits the safety and the speed of travel as far as passenger service is concerned, relating to that?

• 1115

**Mr. Franche:** With your permission, Mr. Chairman, I will ask Mr. Guiney to respond. Maybe he will enlighten the committee better than I can on that issue.

**Mr. Guiney:** Mr. Chairman, throughout Canada, passenger trains by and large share the track with freight trains. We operate over CN and CP tracks, and both CN and CP maintain their tracks for what is recognized as a combination of both freight and passengers. In Toronto-Montreal, for example, the top speed on signal territory is 95 miles per hour for passenger trains, and that is where we operate the LRCs. In that same area, freight trains are restricted to 60 miles per hour. In accordance with that speed, signals are placed to allow the fastest passenger train to stop the same as the heaviest freight train so that there is no overrun of signals.

[*Traduction*]

Nous avons amélioré la qualité des rails au fil des ans. Quand vous parlez de la durée des voyages et du confort, je dois signaler que ce dernier comporte deux aspects. Il y a d'abord le confort du voyageur qui dépend de la qualité des rails, par exemple des rails soudés par opposition aux rails traditionnels; il y a aussi la vitesse de déplacement sur ces rails?

Par exemple, à compter de cette fin de semaine, la durée du voyage de Montréal à Vancouver sera réduite et passera de 90 heures, je crois, à environ 72 ou 70 heures. Le voyage qui se faisait sur quatre nuits sera ramené à trois nuits et cela améliorera les services aux clients et le confort en ce sens que le voyage se fera plus rapidement. Nous avons fait la même chose entre Toronto et Ottawa et nous avons amélioré sensiblement la qualité des rails entre Brockville et Ottawa. Le trajet se fait maintenant en 3 heures 59 minutes grâce à l'excellente qualité des rails et à l'excellence du confort.

Pour ce qui est du reste, j'essaie de me souvenir en quel cas nous avons amélioré l'horaire. Ce sont les deux principaux points. Je suis certain que M. Guiney me corrigera si j'ai oublié quelque chose. Les sociétés ferroviaires améliorent normalement les rails pour répondre à leurs propres besoins. Elles se convertissent évidemment toutes aux rails soudés sur les trajets où le trafic est plus dense pour améliorer le confort.

Voilà où en sont les choses à l'heure actuelle. Notre matériel roule en général sur des rails d'assez bonne qualité.

**M. Hardey:** Monsieur le président, j'aimerais parler plus particulièrement des limites imposées au service de transport des voyageurs par le service de transport des marchandises sur les mêmes voies et rattacher toute cette question à celle de la sécurité. Je cherche à savoir, si c'est possible, si certaines limites sont imposées au réseau ferroviaire canadien du fait que les rails sont conçus en réalité pour le transport des marchandises. À cet égard, êtes-vous au courant de facteurs qui limitent la sécurité et la rapidité du service de transport des voyageurs?

**M. Franche:** Si vous me le permettez, monsieur le président, je vais demander à M. Guiney de répondre. Il est plus en mesure que moi de bien renseigner le Comité à cet égard.

**M. Guiney:** Monsieur le président, partout au Canada, les trains de voyageurs utilisent essentiellement les mêmes voies que les trains de marchandises. Nous utilisons les voies du CN et du CP et ces deux sociétés entretiennent leurs voies en fonction d'une utilisation mixte pour le transport des marchandises et des voyageurs. Par exemple, entre Toronto et Montréal, la vitesse maximale est de 95 milles à l'heure pour les trains de voyageurs sur les lignes où nous exploitons les trains LRC. Dans le même secteur, les trains de marchandises ne peuvent rouler à plus de 60 milles à l'heure. Des signaux sont installés pour permettre aux trains de voyageurs plus rapides

[Text]

In southwestern Ontario, again the speed out of Toronto is 95 miles per hour throughout the lakeshore area, and then 80 miles per hour between what is recognized as Bayview, which is Hamilton, Ontario, and Windsor. There we operate again on Canadian National track, sharing the track with freight trains. Part of the line is signalled as far as Paris and then signalled to a lesser extent to Homoka, and then on train orders from Komoka to Windsor. The top speed in that area is 80 miles per hour, which allows for a two-hour journey time between London and Windsor and, roughly, a two-hour journey time between Toronto and London.

To change the configuration of track between London and Windsor would require a heavy investment, not only on the rail portion itself but also on the signals. In that area the track from at least Glencoe to Windsor is double, and there is no need at this time, given the level of both freight and passenger, to sink large amounts of dollars into the infrastructure because of the volume of operation.

**Mr. Hardey:** Thank you very much. That does answer my question.

My next question is again toward the practical nature of the matter. The spending of dollars to improve the service, of course, is important; then more dollars will have to be spent to sell the service to the public. I think that has already been established.

My question now, Mr. Chairman, asks if there are areas, other countries, with which we could compare improvements and success stories in relating to what we are trying to do in Canada—I mean in order to stimulate the type of gamble we really would be taking with taxpayers' dollars to continue this thrust, which I would certainly be in favour of. But at the same time, can we not tie it in to some type of comparison? Are figures not available throughout the world in some areas where we can see that the goal really can be achieved?

**Mr. Franche:** I guess, Mr. Chairman, yes, there are figures for different countries. I could not tell you today which countries and what the figures are. If you are thinking in terms of financial goals, I am not sure . . .

**Mr. Hardey:** I guess the goal would be to achieve a considerable subsidization of the particular service.

**Mr. Franche:** Well, I guess there is no passenger rail company in the world that makes money. You have to start from that premise. The extent to which it is subsidized . . .

**Mr. Hardey:** Okay, thank you. It is obvious there is some difficulty with that question, and I will accept that. Would it be also fair to suggest, sir, that the service between Windsor and Quebec, that corridor, perhaps would serve as a pilot run in order to achieve these types of goals? There is a service there that probably has a potential efficiency that could be built in before it went Canada-wide. Would a service such as

[Translation]

de faire des arrêts de la même façon que les trains de marchandises plus lourds sans qu'ils ne risquent de dépasser l'emplacement des signaux.

Dans le sud-ouest de l'Ontario, les trains qui quittent Toronto voyagent à 95 milles à l'heure dans la région longeant le lac et à 80 milles à l'heure entre Bayview, soit Hamilton en Ontario et Windsor. Nous circulons là encore sur les voies du CN et nous partageons la voie avec les trains de marchandises. Les signaux sont installés jusqu'à Paris puis dans une moindre mesure jusqu'à Komoka et ensuite selon les besoins des trains, de Komoka à Windsor. Dans ce secteur, la vitesse maximale est de 80 milles à l'heure, ce qui permet un trajet de deux heures entre Londres et Windsor et, un voyage d'environ deux heures entre Toronto et London.

Il faudrait consentir des investissements considérables pour modifier la configuration de la voie entre London et Windsor non seulement en ce qui concerne les rails eux-mêmes mais aussi en ce qui concerne les signaux. Dans ce secteur, la voie qui relie Glencoe à Windsor est double et il n'est pas nécessaire, à l'heure actuelle, étant donné le niveau du trafic de marchandises et de voyageurs, d'engloutir de vastes sommes d'argent pour modifier l'infrastructure.

**M. Hardey:** Merci. Cela répond à ma question.

Ma prochaine question est aussi d'ordre pratique. Il est bien entendu important d'engager des dépenses pour améliorer le service; il faut ensuite engager des dépenses pour faire connaître le service à la population. Cela a déjà été démontré.

Monsieur le président, ma question vise à déterminer qu'il existe des améliorations et des succès dans d'autres régions, dans d'autres pays, que nous pourrions comparer à ce que nous essayons de faire au Canada, ce qui permettrait de démontrer que nous avons raison d'utiliser les dollars des contribuables pour relever le défi, ce que je serais prêt à accepter. Pouvons-nous établir pareille comparaison? Pouvons-nous voir ce qui s'est fait dans d'autres pays pour démontrer que l'objectif que nous nous sommes fixé est réaliste?

**M. Franche:** Monsieur le président, il y a des données chiffrées pour divers pays. Je ne peux pas vous donner aujourd'hui d'exemple précis de pays et de chiffres. Si vous pensez en termes d'objectif financier, je ne suis pas certain . . .

**M. Hardey:** L'objectif serait je crois de subventionner dans une large mesure ce service en particulier.

**M. Franche:** Je ne crois pas qu'il y ait au monde une société de transport ferroviaire des voyageurs qui fasse des bénéfices. Nous devons partir de là. La mesure dans laquelle le service est subventionné . . .

**M. Hardey:** D'accord, merci. Il est évident qu'il n'est pas facile de répondre à cette question et je vais accepter cela. Serait-il juste de dire, monsieur, que les services dans le corridor Windsor-Québec pourraient servir de projet-pilote pour voir s'il est possible d'atteindre pareils objectifs? Il y existe un service qu'on pourrait probablement rendre encore plus efficace avant de l'offrir dans tout le Canada. En offrant

[Texte]

that—or another area even, but I use that specifically because it was mentioned right in the budget—would that be a practical way of establishing this type of thrust?

• 1120

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, since I have been President of VIA Rail for close to three years now, one of my objectives has been to achieve, if at all possible, full cost recovery on probably the only area where we might be able to do it, which is Quebec to Windsor. It is the only area where that density occurs. I think the hon. member is right; that may be the area where one wants to prove it, because almost 70% of our business is there.

One will have to go back as to what are the costs we have to pay to the railways. What does one define as full cost recovery? If I compare it to Amtrak—and maybe that answers indirectly the previous question—Amtrak talks of cost recovery excluding depreciation; we talk of cost recovery including depreciation. That is one of the things I will have to clear up from the budget speech, as to what the government means by full cost recovery. I feel that under the circumstances one would operate without depreciation. Having said that, this is one of the things we are going to have to achieve. Our mandate is that by the end of 1987 we have to achieve full cost recovery in that area, and that is where we are going to try it. That has been my position for that last two and one half years in trying to edge that one up.

**The Chairman:** Thank you; that is the time.

Just if the committee will permit, I am interested in those questions and I would pose a little supplementary. How often do you attain those maximum limits you mentioned in those different areas? Is there a figure on that? You went to 90 miles in potential. How often do you reach the maximum levels of speed you described to Mr. Hardey?

**Mr. Guiney:** Mr. Chairman, on the journey time from Montreal to Toronto the capability of reaching the zone speed of 95 mph is at about 85% of the miles between Toronto and Montreal. In southwestern Ontario, about 90% of the time one can be at the top speed.

**The Chairman:** I see; thank you. Mr. Jourdenais.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président.

Bonjour monsieur Hanigan, monsieur Franche et monsieur Guiney.

En entrant tout à l'heure, le président m'a fait remarqué que j'étais en retard. Et je ne peux pas blâmer VIA Rail. J'arrive de Montréal par le train VIA Rail et j'ai été très bien servi. Je l'utilise assez souvent. Les gens sont très gentils. Ce matin surtout, j'ai hâte de voir s'il m'aura été profitable de prendre le

[Traduction]

ce genre de service—même ailleurs; mais si je parle d'une région en particulier, c'est qu'elle est mentionnée dans le budget même—pourrait-on atteindre, à toutes fins pratiques, ce genre d'objectif?

**M. Franche:** Monsieur le président, je suis président de VIA Rail depuis environ trois ans, et un de nos objectifs a toujours été d'arriver un jour à rentrer pleinement dans nos frais dans probablement la seule région où nous pouvons le faire, c'est-à-dire dans le corridor Québec/Windsor. C'est la seule région où le trafic est suffisamment dense. Je suis d'ailleurs d'accord avec l'honorable député; c'est peut-être justement dans cette région-là que nous devrions essayer de démontrer l'efficacité du service, et étant donné que 70 p. 100 de notre trafic passe par là.

Mais il faut tout de même revenir sur la question des frais qui nous sont imputés par les chemins de fer. Comment définit-on le recouvrement des frais? Si je compare notre situation à celle d'Amtrak et cela répond peut-être indirectement à la question précédente—celle-là exclut la dépréciation en parlant de recouvrement des frais; nous, par contre, incluons la dépréciation. C'est justement l'un des aspects du discours sur le Budget que je vais devoir clarifier, c'est-à-dire ce qu'entend le gouvernement lorsqu'il parle du recouvrement des frais. Étant donné les circonstances, je pense qu'on pourrait simplement exclure la dépréciation. Ceci dit, cet objectif est encore à réaliser. D'ici la fin de 1987, nous devons absolument rentrer pleinement dans nos frais dans cette zone, et c'est justement là que nous allons essayer de le faire. C'est d'ailleurs ma position depuis deux ans et demi.

**Le président:** Merci; vous n'avez plus de temps.

Si les membres du Comité veulent bien me permettre, j'aimerais poser une question complémentaire, car toutes ces questions m'intéressent beaucoup. J'aimerais savoir à quelle fréquence vous atteignez les vitesses maximales dans les différentes régions que vous avez mentionnées? Avez-vous des chiffres là-dessus? Vous avez parlé d'une vitesse maximale possible de 90 milles à l'heure. Mais à quelle fréquence atteignez-vous les vitesses maximales que vous avez mentionnées à M. Hardey?

**M. Guiney:** Monsieur le président, entre Montréal et Toronto, nous sommes en mesure de maintenir la vitesse maximale de 95 milles à l'heure sur 85 p. 100 du trajet. Dans le sud-ouest de l'Ontario, cette vitesse peut-être maintenue sur 90 p. 100 du trajet.

**Le président:** Ah, bon; merci. Monsieur Jourdenais.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman.

First let me say hello to Mr. Hannigan, Mr. Franche and Mr. Guiney.

As I came in earlier, the Chairman pointed out to me that I was late. Well, I certainly cannot blame VIA Rail for my tardiness. Indeed, I just came in from train by Montreal and I must say that VIA Rail served me well. In fact, I use it quite often, and I find the employees very pleasant. This morning,

[Text]

train. J'ai eu le temps de préparer un discours pour la Chambre. Ce sera mon premier concernant le Budget.

Je voudrais poser une question, puisqu'on parle de VIA Rail. Je voudrais savoir à qui s'adresser et comment s'y prendre pour faire changer l'heure du matin. Autrement, les députés sont en retard à leur rendez-vous. Pourquoi ne pas quitter à 7h20 au lieu de 7h50?

**M. Franche:** Adressez-vous au président de la compagnie, c'est-à-dire à moi.

**M. Jourdenais:** Oui.

**M. Franche:** Où frapper à la bonne porte? C'est l'éternel problème de l'horaire entre Montréal et Ottawa. Il est difficile d'organiser un horaire en fonction de tels facteurs. Et surtout parce que —et je m'excuse auprès des députés de la Chambre des communes—la majorité de notre clientèle est constituée de gens qui visitent leurs amis. Ce qu'on appelle en anglais *visiting friends and relatives*. Et l'été surtout, le tourisme affecte beaucoup le nombre de voyageurs de cette route, si on compare à l'hiver. Et quand arrive le changement des horaires, à la fin d'avril, on apporte souvent des corrections pour s'ajuster. Des amis de Montréal, des hommes d'affaires, me disent: «Franche, cela n'a pas de sens, tu me fais manquer mon train de 15, 20 minutes, une demi-heure». Il y a même quelqu'un qui craint que je perde de la clientèle. A un certain moment, je l'ai rappelé et je lui ai dit: Oui, on a perdu tant à cause de la baisse de la clientèle des hommes d'affaires, mais je dois dire qu'on a augmenté de tant avec les gens qui vont à Ottawa pendant l'été. C'est cela, notre éternel dilemme. Il nous fera plaisir d'étudier votre demande.

• 1125

**M. Jourdenais:** Avec un nom comme le vôtre, j'imagine que vous me dites la vérité.

J'ai remarqué que ce matin, le train était bondé. C'est vrai qu'il y avait un spécial: il y avait 650 enfants qui venaient à Ottawa voir les députés travailler. Cela a probablement payé les dépenses d'aujourd'hui. Il faut vous dire, monsieur le président, que j'étais assis en première classe. Ecoutez, je n'allais pas m'asseoir...

Je m'adresse encore au président-directeur général. Étiez-vous là en 1983?

**M. Franche:** Oui, je suis là depuis 1982.

**M. Jourdenais:** Lors de la présentation du rapport du vérificateur général pour l'année dernière, on a découvert que le ministère des Transports avait fourni 74 millions de dollars en trop à VIA Rail. Je me pose des questions. Une erreur de 74 millions de dollars dans vos prévisions, ça commence à être toute une erreur. Je voudrais savoir comment on peut se tromper ainsi et comment il se fait que personne ne s'en est rendu compte.

[Translation]

however, I am particularly anxious to see whether my train ride will prove useful. I used the time to prepare a speech for the House, and this is to be my first speech on the budget.

But since we are here to talk about VIA Rail, perhaps I could ask you a question. I would like to know whom I should see about having the morning departure time changed. The way it is now, members of parliament always arrive late for their meetings. Why not have the train leave at 7.20 a.m., rather than 7.50?

**Mr. Franche:** First of all, you may address your question to the president of the company, in other words, myself.

**Mr. Jourdenais:** Fine.

**Mr. Franche:** The question is, how does one go about picking the right time? That is the perpetual problem posed by the Montreal-Ottawa route. It is hard to arrange a schedule on the basis of factors such as these—particularly since—and I can only apologize to the members of the House of Commons for this situation—the majority of our clients are people who are visiting their friends. They come under the category of “visiting friends and relatives”. Particularly in the summer, tourism has a tremendous impact on the number of travellers on this route, compared to winter, for instance. When the time changes at the end of April, we often make certain adjustments. However, I have friends in Montreal, businessmen, who are continually saying to me: “Look, this is just ridiculous; you make me miss my train by 15 or 20 minutes, or even a half an hour”. I even have a friend who is afraid we may lose customers. At one point, I called him back and told him that while we may have lost a certain number of businessmen as clients, those lost customers had been replaced by an equal number of people travelling to Ottawa during the summer. That is the dilemma we are perpetually faced with. However, we will be pleased to review your request.

**Mr. Jourdenais:** With a name like yours, I imagine you must be telling me the truth.

I noticed that the train was really packed this morning. Of course, there was a special reason for this: 650 children were coming to Ottawa to see how members of Parliament work. That probably covered today's expenses. I should point out, Mr. Chairman, that I was sitting in first-class. I certainly had no intention of...

My question is still addressed to the president and chief executive officer. Did you occupy your position in 1983?

**Mr. Franche:** Yes, I have been with VIA Rail since 1982.

**Mr. Jourdenais:** When the Auditor General's Report was tabled last year, it was discovered that the Department of Transport had made a \$74 million overpayment to VIA Rail. This causes me some concern. When a \$74 million mistake is made in the estimates, that is quite a mistake. I would like to know how this kind of mistake could have been made and why no one realized it had been made.

## [Texte]

**M. Franche:** Monsieur le président, premièrement, on n'a pas fait d'erreur. Deuxièmement, on n'a pas eu 74 millions de dollars en trop. Là-dessus, nous avons une opinion, et le vérificateur général l'a d'ailleurs mentionné. C'est une question d'interprétation. Quand nous utilisons les deniers pour nos investissements en capital, nous utilisons les sommes qui étaient mises à notre disposition par le gouvernement canadien, et la dépréciation était utilisée lorsque nous en avions besoin en plus; sinon, elle était conservée. Donc, la dépréciation était un coût normal, un coût de fonctionnement, et nous l'avons ainsi imputée. Donc, à mon point de vue, il n'y avait rien.

Evidemment, cela a créé des imbroglios, certaines différences d'opinions entre le ministère des Transports et nous-mêmes. Nous avons convenu d'utiliser la dépréciation en premier lieu et les sommes en deuxième lieu. À partir de là, nous avons remis, par l'entremise de Transports Canada, au gouvernement canadien, donc au Trésor canadien, les sommes qui étaient en litige. Cela, c'est tout diminué dans le moment. Si vous voulez plus de précisions, je pourrais demander à M. Hanna, le vice-président aux finances, de vous donner des explications, mais je peux vous dire qu'il n'y a pas eu d'erreur. Pas du tout.

**M. Jourdenais:** Merci beaucoup. Vous avez répondu à trois questions que j'allais poser.

Puisqu'on a de plus en plus l'intention d'implanter un transport ferroviaire voyageur à grande vitesse au Canada, ce qui avantagerait ce moyen de transport par rapport à tout autre, comment, d'après vous, ce service serait-il prometteur, et de quelle façon arriveriez-vous à le rentabiliser?

**M. Franche:** Il y a environ un an, nous avons préparé et rendu publique une étude à ce sujet. Ce serait un service extrêmement rapide, strictement entre Montréal-Ottawa-Toronto, mais il y aurait des raccordements dans le corridor à partir Québec et aussi à Windsor.

Nous croyons que ce serait meilleur et plus rentable parce qu'il y aurait une augmentation de fréquence. Si les membres du Comité veulent une copie de ce rapport qui est dans les deux langues, il n'y a pas de problème. C'est un document public, et il nous fera un plaisir de vous le soumettre. Le rapport propose Montréal-Ottawa-Toronto au lieu de Montréal-Toronto; sans cela, il n'est pas possible d'approcher. On prévoyait un service à toutes les heures. Il y aurait eu une augmentation de tarif assez appréciable, parce que la qualité serait beaucoup plus grande. Cependant, le projet est d'une telle ampleur qu'en fonction des objectifs généraux du gouvernement face à VIA, nous avons décidé de le mettre de côté. Nous nous concentrerons sur du nouvel équipement, pour différentes régions de la province.

Le projet est mis de côté pour le moment, car il est d'une ampleur qui dépasse la capacité actuelle de VIA.

## [Traduction]

**Mr. Franche:** First of all, Mr. Chairman, no mistake was made. Secondly, we did not receive a \$74 million overpayment. In this regard, we have our own opinion, and the Auditor General mentioned the fact that we did not agree. It is really a question of interpretation. When we use public funds for capital investments, we use the money put at our disposal by the Canadian government. When we needed additional funds, we would include depreciation; otherwise, it was set aside. In other words, depreciation was considered to be a normal operating cost, and that is the reason why we charged it as such. So, as far as I am concerned, no error was made.

Of course, it did cause a certain amount of confusion and led to a difference of opinion between the Department of Transport and ourselves. We had agreed to use depreciation first, and appropriations, second. On the basis of this agreement, we, through Transport Canada, paid back to the Canadian government, in other words to the Canadian treasury, those sums which were in dispute. That amount has now been decreased. However, if you would like further details, I could ask Mr. Hanna, our vice-president of finance, to add to what I have already told you, although I can confirm that no error was actually made. None at all.

**Mr. Jourdenais:** Thank you very much, you just answered three questions I was about to ask.

Since it seems more and more obvious that a very rapid passenger rail service will be established in Canada, thereby giving it an advantage over other forms of transportation, I would like to know whether you see this type of service as one which shows promise, and perhaps you could tell me how you would make it cost effective?

**Mr. Franche:** Well, we prepared and published a study on this very subject about a year ago. It would provide extremely rapid service, strictly between Montreal, Ottawa and Toronto, although there would be connections from Quebec City and Windsor in the corridor.

We feel this type of service would not only be better but more cost effective, as there would be an increase in frequency. If members of the committee would like a copy of the report prepared on this subject, which is available in both languages, we can certainly provide it. It is a public document, and we would be most pleased to send it to you. The report proposes that it be a Montreal-Ottawa-Toronto route, rather than just a Montreal-Toronto route; otherwise, approach is impossible. We intended to have hourly departures. Of course, there would be a considerable increase in rates, as the quality of service would be much better. However, this is a project of such magnitude that based on the general goals the government has set with respect to VIA Rail, we decided to put it aside for the time being. We intend to concentrate on buying new equipment for various areas of the province.

So, the project has been set aside for the time-being, because it is one of such magnitude that it exceeds VIA RAILS current capacity.

[Text]

[Translation]

• 1130

**M. Jourdenais:** Récemment, un groupe d'étude conjoint en matière de transport des universités de Toronto et de York a publié un rapport concernant la concurrence entre l'autocar et le train dans le corridor Québec-Windsor, ce qui est relaté dans un communiqué émis par l'entreprise Voyageur Inc. Êtes-vous au courant de cette étude? Si oui, avez-vous une opinion à ce sujet?

**M. Franche:** Je sais que l'étude a été faite. Je n'en ai pas vraiment pris connaissance, à toutes fins pratiques.

**M. Jourdenais:** On dit que les coûts de VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor sont au moins trois à quatre fois plus élevés que les coûts de l'industrie de l'autocar. Cette dernière fonctionne sur une base de recouvrement total de ses coûts, alors que 64 p. 100 des coûts de fonctionnement de VIA Rail sont subventionnés par le gouvernement fédéral. Est-ce que vous pouvez me dire si cette analyse est réellement juste, bien que vous n'en ayez pas pris connaissance? Comment peut-on expliquer que l'entreprise privée arrive à subvenir à ses besoins, alors qu'une société de la Couronne doit compter sur les subventions et arriver à des taux supérieurs.

**M. Hanigan:** Monsieur le président, si vous me le permettez, je vais répondre à cette question.

Cette étude, qui a été faite par les universités mentionnées pour le compte de Voyageur, n'a pas été rendue publique. J'ai demandé aux dirigeants de Voyageur s'il y avait moyen d'obtenir une copie de cette étude afin que nous puissions en faire l'étude et la critique à VIA et voir si nos données étaient les mêmes que celles de l'université. On m'a dit que nous pourrions en avoir une copie plus tard. Nous n'en avons pas encore reçu de copie. Tout ce qui a été rendu public est un communiqué de Voyageur.

**M. Jourdenais:** Je pourrais peut-être vous aider à en trouver une copie. On dit:

Il est possible de se procurer une copie de cette étude en communiquant avec le soussigné.

Sylvain Langis, directeur des affaires publiques de Voyageur.

**M. Hanigan:** On va sûrement profiter de cette offre.

**M. Jourdenais:** Merci beaucoup, messieurs. Merci, monsieur le président.

**Mr. Taylor:** Is the VIA train between Calgary and Edmonton paying its way?

**Mr. Franche:** No, Mr. Chairman, it does not pay its way.

**Mr. Taylor:** Have you carried out any study to see why? Between Calgary and Edmonton now, every day there are eight buses going each way, and generally full. There is a real market there. I wonder if you have analysed some of the reasons why people have not gone back to the magic of travelling by train.

**Mr. Franche:** I think that service does not operate on some of the higher-speed tracks in the country. Mr. Guiney will be able to explain probably a little more what types of tracks are

**Mr. Jourdenais:** Recently, a joint task force on transport from the University of Toronto and York University published a report on competition between bus and train services in the Quebec-Windsor corridor, and this report is mentioned in a press release published by Voyageur Inc. Are you aware of this study? If so, do you have any opinion in this regard?

**Mr. Franche:** I know that the study was carried out. However, for all intents and purposes, I know nothing about it.

**Mr. Jourdenais:** It is stated that VIA Rail's costs in the Quebec-Windsor corridor are at least three to four times higher than the bus industry costs. The latter operates on the basis of total cost recovery, whereas 64% of VIA Rail's operating costs are subsidized by the federal government. Can you tell me whether this analysis is correct, even though you may not be aware of the report as such? How do you explain the fact that a private company can meet its own needs, while a Crown corporation has to depend on subsidies and still has higher rates.

**Mr. Hanigan:** Mr. Chairman, if you do not mind, I would like to answer this question.

This particular study, which was conducted by the universities you mentioned on behalf of Voyageur, was not actually made public. I asked the directors of Voyageur if we could not have copy of this study in order to review it carefully at VIA Rail and to compare our data with the ones used by the universities. We were told that we would be given a copy later. We have still not received one. The only thing that has been made public so far is the Voyageur press release.

**Mr. Jourdenais:** Perhaps I could help you to get a copy. It states here that:

It is possible to obtain a copy of this study by contacting the undersigned.

Sylvain Langis, Director of Public Affairs for Voyageur.

**Mr. Hanigan:** We will certainly take advantage of this offer.

**Mr. Jourdenais:** Thank you very much, gentlemen. Thank you, Mr. Chairman.

**M. Taylor:** Est-ce que le train VIA entre Calgary et Edmonton rentrent dans ses frais?

**M. Franche:** Non, monsieur le président, il ne rentre pas dans ses frais.

**M. Taylor:** Avez-vous effectué des études afin de savoir pourquoi? À l'heure actuelle, il y a tous les jours environ huit autobus qui font le trajet entre Calgary et Edmonton, et ces autobus sont généralement pleins. Le marché existe. Je me demande si vous avez cherché à comprendre pourquoi les gens ne veulent plus voyager en train.

**M. Franche:** J'ai l'impression que ce service n'est pas offert sur certaines des voies rapides. M. Guiney pourra peut-être vous expliquer les différents genres de voies qui existent. Je

## [Texte]

there. I know the signalling is very different from elsewhere. So there is a time problem. One can travel by bus a lot faster than by train to the area. The bus does leave from downtown Edmonton, while the train does not. Obviously from our point of view there are excellent highways, excellent airplane service, and unfortunately the train service is not that good. It is a route that has also had many accidents, unfortunately, at crossings. So the service has not been that popular.

I might ask Mr. Guiney to explain a little more about the type of tracks and equipment we put on that.

**Mr. Guiney:** Mr. Chairman, the equipment we use between Calgary and Edmonton is RDC equipment—rail diesel car equipment. It is in single units or multiple service. The tracks over which we operate are owned by Canadian Pacific, and we operate from south Edmonton to Calgary over a combination of train-order territory where in fact there are no signals and other parts of that railroad which are signalled.

Part of the problem is a function of frequencies that can be operated by VIA and the bus companies. We currently operate three frequencies and are unable to fill the trains. Part of this whole issue is the “competitiveness” of rail and other modes of transportation. And while we may be almost as competitive, we are not as competitive, and hence the inability to make that service one of the better riderships in the country.

• 1135

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, in talking to people who use the bus, and talking to people who wanted to use the train and the train did not go that night and they went by PWA—bus—there are two or three things they mentioned. I was interested, because I would like to see train traffic come back to have the romance it had a few years ago.

In Edmonton you do not go to Edmonton, you go to Strathcona or south Edmonton. Then you have to—excuse the word—monkey around trying to find a taxi or trying to get a bus to get down into Edmonton. The tracks are there; why cannot the train go down to either the old CPR station on Ninth Street or the CNR station?

**Mr. Guiney:** Mr. Chairman, number one, the service is ordered between south Edmonton and Calgary by the CTC. Second, at a time in the past when we looked at the possibility of operating over the High Level Bridge between south Edmonton and Edmonton to arrive at the CN station, the cost of upgrading the track in that area was exorbitant, to say the least. Therefore the decision was made that the opportunity to recover the expenses was non-existent; and, indeed, then the CTC ordered the service to be terminated at south Edmonton, and that is the direction we follow, Mr. Chairman.

## [Traduction]

sais que la signalisation est tout à fait différente. Il y a donc un facteur temps. On peut faire le trajet en autobus beaucoup plus rapidement qu'en train. De plus, l'autobus part du centre-ville d'Edmonton, à la différence du train. Nous reconnaissons évidemment qu'il y a d'excellentes autoroutes et un très bon service d'avion, alors que le service par train n'est pas très bon. C'est une route sur laquelle il y a eu beaucoup d'accidents, surtout aux croisements étagés. Par conséquent, le service n'a pas été très populaire.

Je pourrais peut-être demander à M. Guiney de vous expliquer le genre de voie et de matériel que nous avons sur cette route.

**M. Guiney:** Monsieur le président, entre Calgary et Edmonton, nous utilisons des wagons diesel. Il peut s'agir d'unités simples ou multiples. Les voies que nous utilisons appartiennent à Canadian Pacific, et sur une portion du trajet entre le sud d'Edmonton et Calgary, il n'y a pas de signaux, alors qu'à d'autres endroits, il y a des signaux.

Le problème réside, en partie, dans la fréquence des services offerts par VIA Rail et les compagnies d'autobus. À l'heure actuelle, nous avons trois trains que nous n'arrivons pas à remplir. Un autre aspect de la gestion et justement la «concurrence» qui existe entre le service ferroviaire et d'autres modes de transport. Et bien que nous ne soyons pas loin derrière, nous n'arrivons pas encore à concurrencer le service d'autobus, et voilà pourquoi nous sommes dans l'impossibilité d'augmenter le nombre de clients dans cette région du pays.

**M. Taylor:** Monsieur le président, j'ai parlé à plusieurs personnes qui prennent régulièrement l'autobus et à des gens qui voulaient prendre le train mais n'ont pas pu le faire puisqu'il n'y avait pas de train ce soir là et ils ont donc été obligés de prendre l'autobus. Et bien, ces gens là m'ont soulevé deux ou trois points importants. Tout cela m'intéresse, car j'aimerais bien que le service ferroviaire ait de nouveau cet aspect romantique qui attirait tant le public il y a quelques années.

Mais en fait, on ne peut aller au centre d'Edmonton; il faut aller soit à Strathcona, soit au sud d'Edmonton. Ensuite, il faut passer un temps fou à chercher un taxi ou à obtenir une place dans l'autobus pour aller au centre d'Edmonton. Pourtant, les voies sont là; pourquoi le train ne pourrait-il pas utiliser la vieille station CPR sur la neuvième rue ou alors la station CNR?

**M. Guiney:** D'abord, monsieur le président, c'est la CCT qui nous oblige à offrir le service entre le sud d'Edmonton et Calgary. Deuxièmement, nous avons, à un moment donné, examiné la possibilité d'utiliser le point High Level entre le sud d'Edmonton et Edmonton pour arriver à la station CN, mais le coût rattaché à l'amélioration des voies sur ce tronçon était beaucoup trop élevé. Par conséquent, on a décidé qu'il n'était pas possible de rentrer dans nos frais sur cette route; ensuite, la Société a exigé que le service prenne fin au sud d'Edmonton, et c'est justement ce que nous faisons, monsieur le président.

## [Text]

**Mr. Taylor:** Well, that is unfortunate, because I think that will always be a real handicap to the service. The other thing you are up against, too, is the very bad attitude of the CNR and CPR officials in the last few years they have operated the passenger train between Calgary and Edmonton. You were almost insulted if you wanted to use the passenger service, and that sticks in peoples' minds for a long time.

One big advantage in train traffic is you do not sit there for four hours. You can get up; you can go and have a cup of coffee; you can visit with people. And that is not only common there, it is the same between Toronto and Ottawa. The super-bus service takes about four hours. Your train service takes about four hours, but you have superior seats; you have an excellent type of seat now. You also have very excellent people handling your coffee and sandwiches, and so on. That should be a real asset.

Between Calgary and Edmonton, I found that the chap who was operating the refreshment stand, when he got on the bus, he put all of the stuff at the back. If you wanted something you had to go back there, which is a little difficult when a bus is moving. In VIA Rail between Toronto and Ottawa, the man comes around with his little tray. You can go back if you like, it is not difficult on a train, but he comes around with his little tray and he will bring you your coffee or whatever you want right to your seat. And that is one of the comforts that people like. To sit four hours without even a cup of coffee or an apple, or something, is a little annoying.

That brings me to the question I want to ask. These refreshment stands, are they contracted out, or are they operated by VIA Rail?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, the service on board our train is operated by VIA Rail with what we call on-board service employees. They are not contracted out.

**Mr. Taylor:** Have you ever considered contracting it out so there would be some incentive for the person operating it to get as much business as possible?

**Mr. Franche:** One would consider that, but we do have labour agreements, and that would lead us into a very, very difficult labour situation. We have concentrated on trying to get a better service to our customers. I am pleased with your comments, and I thank you for that. We have tried very hard instead to improve the quality of the service to our customers instead of contracting it out.

**Mr. Taylor:** I would just like to mention one quick item, and Dr. Horner could perhaps tell you even more detail about it.

• 1140

In Alberta, the Alberta government does not operate the restaurants. They are contracted out. People pay the govern-

## [Translation]

**M. Taylor:** Et bien, c'est fort malheureux, car c'est un véritable handicap à mon avis. L'autre problème que vous avez, c'est que les fonctionnaires de CN et de CP semblent avoir une attitude très négative depuis quelques années, si l'on en juge d'après leur façon d'exploiter le service ferroviaire passager entre Calgary et Edmonton. On se faisait presque insulter si on réclamait un service passagers, et les gens ont tendance à se rappeler de ces choses là pendant longtemps.

L'avantage du service ferroviaire, c'est qu'on n'est pas obligé de rester sur place pendant quatre heures. On peut se lever, on peut aller prendre un café, si on veut; et on peut rendre visite à d'autres amis. Il en est de même pour le service partout ailleurs et non seulement dans cette région là; c'est la même chose entre Toronto et Ottawa. Il faut environ quatre heures pour faire le trajet en autobus express. En train, il faut environ quatre heures aussi, mais les sièges sont meilleurs, surtout que vos sièges sont d'excellente qualité à l'heure actuelle. De plus, vous offrez un excellent service alimentaire, c'est-à-dire café, sandwich, etc. Il me semble que c'est un grand avantage.

Entre Calgary et Edmonton, j'ai constaté que l'employé qui vendait des boissons dans l'autobus s'est installé au fond du véhicule. Si on voulait acheter quelque chose à boire, il fallait se rendre là, ce qui est un peu difficile lorsque l'autobus roule. Dans les trains de VIA Rail entre Toronto et Ottawa, quelqu'un passe dans les wagons avec un petit plateau. On peut se rendre au fond du train pour chercher ce qu'on veut, ce qui n'est pas difficile en train, mais on peut tout aussi bien attendre dans son siège et se faire servir un café ou une boisson par l'employé qui passe avec son plateau. C'est justement l'un des comforts que les gens apprécient. Ce n'est pas très agréable d'avoir à rester sur son siège pendant quatre heures sans même pouvoir s'offrir une tasse de café ou une pomme.

Cela m'amène à la question que je voulais vous poser. J'aimerais savoir si les kiosques alimentaires sont exploités par VIA—VIA Rail ou par un sous-traitant?

**M. Franche:** Monsieur le président, les services que nous offrons à bord de nos trains sont exploités par VIA Rail grâce à ce que nous appelons nos employés de service à bord. Donc, cela ne passe pas par des sous-traitants.

**M. Taylor:** Avez-vous déjà examiné la possibilité de faire offrir ce service par un sous-traitant de sorte que l'exploitant aurait avantage à être aussi dynamique que possible?

**M. Franche:** Nous pourrions examiner cette possibilité, sauf que nous avons des conventions collectives avec la main-d'œuvre, et cela pourrait nous créer toutes sortes de difficultés vis-à-vis de celles-ci. Nous nous sommes efforcés de fournir un meilleur service à nos clients. Vos remarques m'ont vraiment fait plaisir, et je vous en remercie. Au lieu de le donner à un sous-traitant, nous avons fait l'impossible pour améliorer la qualité du service offert à nos clients.

**M. Taylor:** J'aurais une autre petite remarque à vous faire, et après M. Horner pourrait peut-être vous en dire plus.

En Alberta, ce n'est pas le gouvernement provincial qui exploite les restaurants. Ces derniers sont administrés à

## [Texte]

ment for the privilege of operating the restaurants, and then they have an incentive to provide good service. In Ottawa the government operates the restaurant service; and there is just a world of difference between the two. I am a free-enterpriser, of course, and I think you get better service through free enterprise. I would certainly like to see VIA go back into a free-enterprise operation in their restaurants.

There is one other point I would like to ask. I have been very happy with the train service between Ottawa and Toronto and Toronto and Ottawa. But coming in from Toronto, the train makes excellent time, and then it stops for 20 to 25 minutes at one place. I have not done it since the new time schedule. Maybe that has been one of the corrections. But it is very annoying to have to sit there for 20 or 25 minutes, going nowhere. Why is that? These are little things, but the little foxes spoil the vines.

**Mr. Franche:** I do believe it applies to one service where we cut off part of the train. But Mr. Guiney, I think, will be able to answer better than I on the technicalities of that.

**Mr. Guiney:** Mr. Chairman, the train the hon. member is referring to is the transcontinental train which operates from Vancouver to Montreal. On arrival at Brockville, Ontario, the train is split to allow a portion of that train to go forward to Ottawa. Hence the time necessary to switch the train, which in fact is 25 minutes. The same applies in the opposite direction.

I might add, however, that the other services, the LRC services, between Toronto and Ottawa now operate direct, with only a stop at Brockville to entrain and detrain passengers. As a result of the upgrading of the track Mr. Franche referred to, we now have established a less than four-hour schedule between Toronto and Ottawa; and I am pleased to say we are meeting that time on a great percentage of occasions.

**Mr. Blaikie:** I have just a few questions, Mr. Chairman. First of all, a comment on something Mr. Taylor had to say.

I have had the experience, both at universities and in many other places, of being subjected to the food the private sector has supplied on contract and I would take the food and the service that has been provided by VIA, and before that, sleeping and dining employees of the CN, any day over some of the crap I have been served by the private sector. I had the pleasure of travelling transcontinentally on VIA last summer, and I just wanted to say to the chairman, because I often have occasion to be critical of VIA—and I will get to that in a minute—that I had a very pleasant journey and all things went very well in time, service, and the whole experience.

I would like to concentrate for just a minute on this whole frame of mind with VIA about the provision of extra equipment when you have a demand for it. I think it is related to

## [Traduction]

contrat. Des entreprises payent le gouvernement pour obtenir le privilège de les exploiter et elles sont donc incitées à fournir de bons services. À Ottawa, c'est le gouvernement qui exploite les restaurants et il y a toute une différence entre les deux services. Bien entendu, je suis favorable à l'entreprise privée, et je pense qu'on obtient de meilleurs services grâce au secteur privé. J'aimerais donc certainement que VIA cède de nouveau l'exploitation de ces restaurants à l'entreprise privée.

J'aimerais maintenant vous poser une autre question. J'ai été très satisfait du service ferroviaire que j'ai obtenu entre Ottawa et Toronto et Toronto et Ottawa. Cependant, sur le trajet de Toronto à Ottawa, bien que le train réussisse de très bons temps, il s'arrête entre 20 et 25 minutes dans un endroit. Je n'ai toutefois pas pris le train depuis que le nouvel horaire est entré en vigueur. Peut-être a-t-on rectifié la situation. Quoi qu'il en soit, il était très contrariant de devoir rester assis en un endroit pendant 20 ou 25 minutes, sans que le train n'avance. Pourquoi? Ce sont des petites choses, mais les petits ennuis peuvent gâter l'existence.

**M. Franche:** Je crois que cela se produit dans les cas où l'on détache une partie du train. Quoi qu'il en soit, je crois que M. Guiney est mieux placé que moi pour vous donner des détails là-dessus.

**M. Guiney:** Monsieur le président, le train auquel le député fait allusion est le transcontinental qui dessert le corridor de Vancouver à Montréal. Or, à l'arrivée à Brockville, en Ontario, le train se sépare en deux parties de façon à permettre à l'une de ces parties de se diriger vers Ottawa. Il faut donc disposer du temps nécessaire pour effectuer la manœuvre, qui dure de fait 25 minutes. La même chose se produit dans la direction opposée.

J'ajouterai toutefois que les autres services, c'est-à-dire les services LRC effectuant le trajet entre Toronto et Ottawa offrent maintenant un service direct, exception faite d'un seul arrêt à Brockville pour déposer et faire monter des passagers. À la suite de l'amélioration des voies tel que M. Franche l'a mentionné, la durée du trajet entre Toronto et Ottawa est maintenant inférieure à quatre heures, et j'ai plaisir à rapporter que nous respectons nos horaires dans la majorité des cas.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, je n'ai que quelques questions à poser. Auparavant, toutefois, j'aimerais faire une observation au sujet de certains propos tenus par M. Taylor.

J'ai fait l'expérience, tant dans des universités qu'ailleurs, de la nourriture servie par le secteur privé grâce à des contrats, et ayant connu cela, je préférerais bien prendre la nourriture et les services offerts par VIA, et avant cela, par les employés du CN, n'importe quand plutôt que la nourriture infecte que m'a servie le secteur privé. J'ajoute que l'été dernier, j'ai eu le plaisir de traverser le continent grâce à VIA, et je voulais simplement dire au président que malgré mes critiques fréquentes de VIA, j'ai fait un voyage très agréable et tout a été très satisfaisant, les horaires ont été respectés, le service a été bon et tout est tout.

Maintenant, pour revenir à mes critiques, j'aimerais parler de la fourniture de matériel supplémentaire lorsqu'on le demande. Je crois que cela a trait à la centralisation du

## [Text]

the centralized command structure or whatever, and computerization, that you have. People on the ground do not have the same kind of freedom as they used to put on another car if they see there is the demand for it.

I have had a number of experiences—I have had many reported to me, and I have actually had one myself—where the train was full and there were more people and there was no willingness on the part of the . . . the trainmaster did not have the authority to take equipment he knew was sitting out beyond the depot in Winnipeg, ready to roll, and put it on the train so the people who were buying the tickets could actually have seats. The irony of it was that as it turned out in this case, he was preventing people from buying tickets because he thought the train was full and he did not have the authority to put on equipment, and it turned out that the reason he thought the train was full was he was expecting 29 people to get off another train that was coming. He held up this other train for four hours. When the other train arrived, only one person got off the train.

• 1145

So a whole train had been held up; people had been refused tickets. It was ridiculous. One guy gets off this train. This is the guy we were waiting for. He represents all 29 of these mysterious people we were waiting for.

So these kinds of mix-ups seem to me to have a lot to do with the computerization and the lack of authority given to people on the ground.

In another case I was familiar with, a train went by 28 people standing on the platform. Why?—because the computer said there was nobody there. The hoghead could see there was somebody there and the conductor could see there was something there, but, by God, the computer said there was nobody there so we did not exist and the train kept right on going.

This seems to me to be one of the problems with the centralization of information and the removal of authority from people—from dispatchers, from train crews and all the other places where authority used to reside. The two incidents did not happen just yesterday; they happened last year and the year before. But I flag them to you as examples of what I expect to see more of.

Just the other day on the train servicing Winnipeg to Farlane on the long weekend in May they were putting people in the baggage car. They had two cars ahead of the baggage car which they were not supposed to use. They know that train is crowded on the long weekend in May, but do they make provision for that by having extra equipment? No, sree, except in this case they did have extra equipment, only it was ahead of the baggage car and they were not authorized to use it. So a bunch of people had to make a big stink and finally rather than stack people up in the baggage car they decided to put them in the cars ahead of the baggage car. It is this kind of inflexibility . . . It almost seems that VIA on these occasions does not want people to use the train.

## [Translation]

pouvoir exécutif ainsi qu'à l'informatisation. Cela signifie que les employés sur le terrain n'ont plus les libertés qu'ils avaient auparavant pour ce qui est d'ajouter un autre wagon s'ils l'estiment nécessaire.

On m'a rapporté souvent des cas où le train débordait de passagers et où le chef de train n'était pas disposé à . . . n'avait pas l'autorité nécessaire pour ajouter des wagons inutilisés à Winnipeg mais prêts à servir, et les ajouter au train afin que les personnes debout et détenant des billets puissent s'asseoir. J'en ai d'ailleurs moi-même fait l'expérience. Ce qu'il y a eu d'ironique dans le cas que je rapporte, c'est que le chef empêchait les gens d'acheter des billets parce qu'il croyait que le train était plein et qu'il n'avait pas l'autorité nécessaire pour ordonner d'ajouter d'autres wagons, et la raison pour laquelle il croyait que le train était plein était qu'il attendait 29 personnes en provenance d'un autre train, qui devait entrer en gare. Or, il a immobilisé cet autre train pendant quatre heures, bien qu'une seule personne en soit descendue et non 29.

Un train entier avait donc été retardé et des gens s'étaient vu refuser des billets. C'était ridicule. Une seule personne est descendue du train, et c'était la seule sur les 29 autres passagers que nous attendions et qui devaient monter à bord.

Ces genres de malentendus me semblent donc être causés par l'informatisation et l'absence d'autorité accordée aux employés sur le terrain.

J'ai entendu parler d'un autre cas où un train a filé sous le nez de 28 personnes qui attendaient sur le quai. Pourquoi? C'est parce que l'ordinateur avait établi qu'il n'y avait personne là. Le conducteur pouvait voir qu'il y avait quelqu'un ainsi que le chef de train mais l'ordinateur avait établi qu'il n'y avait personne donc les voyageurs n'existaient pas et le train a filé sans s'arrêter.

Il me semble que cela est un des résultats de la centralisation des renseignements et de l'absence d'autorité de personnes comme les répartiteurs et le personnel dans les trains et autres lieux où elle s'exerçait auparavant. Les deux incidents ne se sont pas produits hier mais l'année dernière et l'année d'avant. Je les signale cependant à votre attention, à titre d'exemple que je m'attends à rencontrer de plus en plus.

L'autre jour, à bord du train effectuant le trajet de Winnipeg à Farlane au cours de la longue fin de semaine du mois de mai, on mettait certains passagers dans le fourgon à bagages. Il y avait deux autres wagons avant ce dernier mais on n'était pas censé s'en servir. Les autorités savent que les trains sont bondés lors de la longue fin de semaine du mois de mai, mais prévoient-ils du matériel supplémentaire? Certainement pas sauf qu'en l'occurrence, ils disposaient de matériel supplémentaire, seulement il était situé à l'avant du fourgon à bagages et ils n'étaient donc pas autorisés à s'en servir. Il a donc fallu que beaucoup de gens protestent très fort pour qu'on les mette dans les wagons situés avant ce fourgon plutôt que de les y entasser. C'est ce genre d'inflexibilité . . . on dirait presque que VIA ne veut pas que les gens prennent ses trains.

## [Texte]

But my main concern, after having grieved over these sorts of incidents, has to do with the Winnipeg maintenance centre. What I am concerned about—I mentioned this the other night in this same committee when the Minister of Transport was here—is that by not going ahead with the maintenance facilities in Winnipeg, the planned ones which have now been deferred—not cancelled, according to the Minister—in an interesting twist we have to wait for you to announce when you are going to revive that plan because that is a decision of the company. Yet it was clearly a political decision not to build it in so far as it seems to me anyway that you were given instructions to use what capital you have on new equipment rather than on maintenance facilities. I do not disagree with that because I think it is important to get this new equipment on line, but what I am concerned about is that if you do not have a maintenance facility in Winnipeg—you get the new equipment but for whatever reason you do not go ahead with that maintenance facility—you are going to be trying to run all your equipment from Toronto to Vancouver without anything in between.

This is something that was tried before by the CN and they eventually had to abandon it. You will end up dead-heading equipment all over the place and you will experience mechanical failures, equipment failures that you will not have any capacity to deal with out west, and eventually this, it would seem to me, will result in a deterioration of service that could be harmful to VIA in the long run.

So I would hope—and I would like your comment on this—that VIA is looking to every way possible to build that maintenance facility as soon as possible, not just for the sake of Winnipeg—obviously we would like to have it built—but for the sake of VIA.

**Mr. Franche:** Picking up on the last point, which I think the hon. member mentioned was probably his principal point so I think I will deal with that, I think that many times in the last three years I have been before this committee in maybe at times somewhat reverse situations in terms of the parties around the table. There were a lot of questions about why we bought LRCs but have no maintenance facilities. I did not have an answer, because you needed maintenance facilities for that new type of equipment. Once we know the delivery schedule of new equipment for the *Transcontinental*, which would be based out west because those are the three-day runs. If it is a long run, you put your reliable service as a start out there.

• 1150

One will have to face the issue of the maintenance facility in Winnipeg, because it will not run just between Toronto and Vancouver; it will also run between Winnipeg, Edmonton, and Vancouver and also toward Prince Rupert, and there are some going to another type... the older equipment would still run toward Churchill, obviously, but all this equipment is rotated out of Winnipeg.

So we have to say that, based on the decision to acquire new equipment and its delivery, we are also going to face the issue

## [Traduction]

A part ces sujets de doléances, ce qui me préoccupe le plus, c'est le centre d'entretien de Winnipeg. A ce sujet, et je l'ai déjà mentionné l'autre soir, au sein du même Comité, en présence du ministre des Transports, c'est le fait qu'on ne donne pas suite au projet de construction d'installations d'entretien à Winnipeg, car ce projet est reporté à plus tard, et plus particulièrement le fait que ce sera à la compagnie de décider de la date de remise en chantier du projet. Or la décision de ne pas aller de l'avant me paraît clairement avoir été dictée par des mobiles politiques car on vous a dit d'utiliser les capitaux dont vous disposiez pour acheter du nouveau matériel plutôt que pour construire de nouvelles installations. Je ne suis pas nécessairement en désaccord avec cela car il me paraît important de mettre en service du matériel neuf, mais je suis préoccupé par le fait que si l'on ne dispose pas d'une installation d'entretien à Winnipeg, vous essaieriez de faire traverser tout votre matériel de Toronto à Vancouver sans endroit où s'arrêter entre les deux.

C'est quelque chose qui a déjà été essayé par le CN et que cette société a dû finir par abandonner. En effet, cela nous oblige à abandonner du matériel partout, faire subir des pannes mécaniques et des pannes de matériel qu'on est incapable de réparer dans l'Ouest, et il me semble qu'à la longue, cela entraînera une détérioration du service qui, pourra se révéler nuisible à VIA.

J'espère donc que VIA prendra tous les moyens possibles afin de construire ses installations d'entretien le plus rapidement possible, non seulement dans l'intérêt de Winnipeg mais également dans celui de VIA. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**M. Franche:** À ce sujet, ces trois dernières années, les nombreuses fois où j'ai témoigné devant ce Comité, j'ai à quelques reprises fait face au parti assis du côté opposé où il est maintenant. On nous demandait alors pourquoi nous avions acheté du matériel LRC mais on ne nous interrogeait pas au sujet des installations d'entretien. Je n'avais alors pas de réponse car il nous fallait de nouvelles installations pour ce nouveau matériel. Bien entendu, cela se ferait une fois qu'on nous aurait communiqué le calendrier de livraison de ce nouveau matériel destiné au Transcontinental et qui serait basé dans l'Ouest étant donné les trajets de trois jours. En effet, lorsqu'il s'agit d'un long trajet, on met d'abord le matériel sûr en service dans l'Ouest.

Il faudra se pencher sur la question des installations d'entretien à construire à Winnipeg car ces installations ne serviront pas seulement au matériel roulant entre Toronto et Vancouver mais également entre Winnipeg, Edmonton et Vancouver et Prince Rupert, et il y a d'autres sortes de matériel... Le matériel plus vieux sera acheminé vers Churchill, bien entendu, mais de toute façon, tout ce matériel passera par Winnipeg.

En conséquence, compte tenu de la décision prise d'acquiescer du nouveau matériel et de le livrer, nous devons forcément

[Text]

of the Winnipeg maintenance centre. We cannot deadhead all of that equipment back to Toronto. Maybe Mr. Guiney can explain to members of the committee some of the importance of that. He is more familiar with the technical aspects again of maintaining that equipment. But in my mind, as president of VIA, we have to face that issue. It is, in a sense, deferred.

Once I know when we are to get the first equipment, I have to start scheduling. And our priorities do remain Toronto, Montreal and Winnipeg. I have no way out of that one. I cannot run brand new equipment with new facilities in any way but . . . Now, the type of facility that we have, is it going to be brand new? Is it going to be adapted? I think that is another story, but we must maintain the equipment out of Winnipeg that is going to rotate in that area. I do not see any other way of doing it. Mr. Guiney.

**Mr. Guiney:** Mr. Chairman, I echo those sentiments and in fact the planning would call for, at the acquisition of new equipment when it is placed in that run, in fact, a pool of equipment assigned to Winnipeg, not necessarily for the train *Canadian*, but rather for the *Supercontinental* and for the *Skeena*. That equipment would have to be maintained at Winnipeg, short of deadheading it back to Toronto or Montreal, which in itself is not very cost effective. So therefore, our plans are to go ahead at the appropriate time for the construction of a facility in Winnipeg for the maintenance of VIA equipment.

**Mr. Blaikie:** So right now, Mr. Chairman, we have locomotive work that is VIA work already going from Symington, as a result of new arrangements, going from Symington to Toronto and I would have the same concern that this not be a long-term trend, that this be temporary and that at some point there will be a shop in Winnipeg that will be able to do the work that is now being syphoned off to Toronto; and this has already happened. I am not sure of just the exact numbers of the passenger locomotive fleet that has been allocated back to Toronto, but I am aware that some have been, perhaps somewhere in the neighbourhood of a dozen or something like that.

That would be a concern of mine. But it should also be a concern of yours, I guess is the point I am making. I see that it is, because in the long run you are going to need your own shop there since once you complete the transfer, once you are completely in charge of all your own equipment and everything, you are going to find life very difficult if you are trying to get your power looked after in Symington's diesel shop. I mean, CN is not going to be all that co-operative. So you will need your own shop.

**The Chairman:** Is that a comment? Is there a reply to that or not?

**Mr. Guiney:** I think the only reply I would have, Mr. Chairman, is that Mr. Blaikie's comments with respect to the number of units is correct. And second, part of the cost effectiveness of the maintenance facility at Toronto that Mr. Hanigan referred to as coming on stream at the end of June, is the reallocation of VIA Rail equipment from other parts of the

[Translation]

étudier la question des installations d'entretien de Winnipeg. Nous pouvons renvoyer vide de tout ce matériel à Toronto. Peut-être M. Guiney peut-il en expliquer l'importance aux membres du Comité. Il connaît davantage les aspects techniques de l'entretien de ce matériel. Mais à mon avis, en tant que président de VIA, nous devons nous pencher sur cette question. En un sens, elle n'est que reportée.

Une fois connue la date de livraison du nouveau matériel, je dois établir les horaires. Or nos priorités demeurent Toronto, Montréal et Winnipeg. Il n'y a pas moyen d'en sortir. Je ne puis faire fonctionner du nouveau matériel et de nouvelles installations qu'à condition . . . Quant à savoir si les installations dont nous disposerons seront neuves ou adaptées, cela me paraît une autre histoire. Pour le moment, nous devons continuer à entretenir le matériel qui transitera par Winnipeg. Je ne vois vraiment pas comment nous pouvons éviter cela. Monsieur Guiney.

**M. Guiney:** Monsieur le président, j'aimerais faire écho à ces sentiments et de fait, la planification exigera, lors de l'acquisition de nouveau matériel mis en service sur ces trajets, un ensemble de matériel affecté à Winnipeg, pas nécessairement au *Canadian* mais plutôt au *Supercontinental* et au *Skeena*. Il faudra que ce matériel soit entretenu à Winnipeg plutôt que renvoyé vide à Toronto ou Montréal, ce qui n'est pas très économique. Nous avons donc l'intention de donner suite à ce projet de construction d'installations d'entretien du matériel de VIA à Winnipeg lorsque le moment approprié sera venu.

**M. Blaikie:** Pour le moment, monsieur le président, à la suite de nouveaux arrangements, l'entretien de locomotives de VIA ne se fait plus à Symington mais plutôt à Toronto, et j'aimerais bien qu'on me donne l'assurance que cela n'est pas une solution à long terme mais temporaire, et qu'à un moment donné, des installations situées à Winnipeg seront en mesure de faire le travail actuellement détourné à Toronto; cela s'est d'ailleurs déjà produit. J'ignore au juste combien de locomotives de trains de passagers ont été réaffectées à Toronto, mais on m'a dit qu'il y en a environ une douzaine.

C'est donc une de mes préoccupations. Ce devrait également être des vôtres ainsi que les arguments que j'ai fait valoir devant vous. À long terme, vous auriez en effet besoin d'installations là-bas car une fois que vous aurez reçu tout votre matériel etc., vous trouverez la situation très difficile si vous devez faire réparer tout aux ateliers Diesel de Symington. Ce que j'entends par là, c'est que le CN ne fera pas preuve de coopération. Vous aurez donc besoin de vos propres ateliers.

**Le président:** Est-ce une remarque? Y a-t-il une réponse à cela ou non?

**M. Guiney:** La seule réponse que je puisse donner, monsieur le président, c'est que les observations de M. Blaikie au sujet du nombre d'unités sont correctes. En second lieu, l'efficacité des installations d'entretien de Toronto, dont M. Hanigan a dit qu'elles seront en service fin juin tient à leur réaffectation du matériel de VIA Rail depuis d'autres parties du pays, y

## [Texte]

country, including Winnipeg. So therefore, in order to be cost effective and reduce the drain on the treasury, we in fact had this planned a considerable number of months ago, or years ago as it turned out, and we are now just bringing that to fruition.

**The Chairman:** Fine, thank you. Mr. Baker and then I have Mr. Crofton and that completes . . .

• 1155

**Mr. Benjamin:** On a point of order, I was intrigued with Mr. Blaikie's opening remarks. I would like to have a comment from you people about this matter of the authority that a local official has. Does a conductor or trainmaster or dispatcher have to sit there totally helpless because he cannot overrule a computer?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, I will ask Mr. Guiney to comment on that, because he is a more knowledgeable person. Mr. Blaikie referred to how that happened in the past and he says he expects more of this to happen. I want to assure him, I expect less of this to happen; and I think we have been trying very hard for this. Maybe Mr. Guiney can explain how it operates out in the regions.

**Mr. Guiney:** Mr. Chairman, services are designed around the equipment available, the number of passengers to move during both normal operations and the so-called peak period. While I am not specifically aware of a case where the trainmaster at Winnipeg in fact was not able to add equipment to a train, perhaps the equipment that was standing at Winnipeg was in bad order or was required for a train in the opposite direction. I really have no knowledge of what did occur except to say that the trains are built and operated on the basis of, yes, information that is generated in the computer, to the limits of the train capacity, and then a decision is taken by real people at VIA Rail to add to the complement of that train to serve the people who want to travel.

About the 28 people waiting at a stop, I can assure you it must have been a flag stop, because the engineer and the conductor, had it been a regular stop, would in fact have been in violation of the rules if they ran by that stop without making the scheduled stop. So I cannot address it. I am sure our friends at CN may have taken . . .

**Mr. Blaikie:** It was a regular stop.

**Mr. Guiney:** I cannot comment on it, Mr. Blaikie.

**The Chairman:** Since the vice-chairman is away, would the committee agree that Mr. Taylor take the Chair for the half hour or whatever the committee decides to sit at this hearing?

**Some hon. members:** Agreed.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, a couple of questions. As the witnesses can understand, we get many letters from constituents, and sometimes from people from outside of our constituencies, who at times complain about VIA Rail. I have not had many complaints. I have had a lot of positive mail, especially

## [Traduction]

compris Winnipeg. En conséquence afin d'obtenir un bon rapport coût/efficacité et de réduire les ponctions effectuées à même le Trésor, nous avons prévu cela il y a déjà bon nombre de mois, ou même d'années, et ça n'est que maintenant que nous commençons à en voir les fruits.

**Le président:** Bien, je vous remercie. M. Baker puis M. Crofton et puis cela termine . . .

**M. Benjamin:** Rappel au Règlement. Ma curiosité a été assez piquée par les remarques de M. Blaikie. J'aimerais donc savoir ce que vous pensez au sujet de l'autorité dont est investi un chef local. Est-il vrai qu'un conducteur ou qu'un chef de train ou encore qu'un répartiteur doive demeurer impuissant face au décret d'un ordinateur?

**M. Franche:** Monsieur le président, je vais demander à M. Guiney de bien vouloir intervenir à cet égard car il s'y connaît mieux. M. Blaikie a rapporté de tels incidents et dit s'attendre à d'autres. Je tiens à l'assurer que pour ma part, je m'attends à ce qu'il s'en produise moins; je crois que nous nous sommes efforcés de prendre les mesures correctives nécessaires. Quoi qu'il en soit, M. Guiney pourra peut-être nous expliquer comment les choses fonctionnent dans les régions.

**M. Guiney:** Monsieur le président, les services sont conçus en fonction du matériel disponible, du nombre de passagers à transporter pendant les périodes dites normales ainsi que les périodes de pointe. Bien que je ne sache pas qu'il y a eu un seul cas où le chef de train de Winnipeg n'ait pas pu ajouter de wagon à un train, il se peut que le matériel qui se trouvait dans cette ville n'était pas en bon état ou devait être utilisé par un train roulant dans l'autre direction. Quoi qu'il en soit, j'ignore ce qui s'est passé, sauf que les trains sont construits et fonctionnent en fonction des renseignements fournis par l'ordinateur. Cela signifie qu'on les remplit à capacité et qu'ensuite, une décision est prise par le personnel de VIA Rail afin que l'on puisse ajouter un autre wagon au train pour permettre aux passagers supplémentaires de voyager.

Au sujet des 28 personnes qui attendaient à un arrêt, je puis vous assurer qu'il devait s'agir d'un arrêt facultatif car s'il s'était agi d'un arrêt régulier, le mécanicien et le conducteur auraient été en infraction s'ils avaient filé tout droit sans faire d'arrêt. Je ne puis donc répondre. Je suis toutefois sûr que nos amis du CN doivent avoir . . .

**M. Blaikie:** C'était un arrêt régulier

**M. Guiney:** Je ne puis rien dire de plus, monsieur Blaikie.

**Le président:** Étant donné que le vice-président est parti, est-il disposé à accepter que M. Taylor préside nos travaux pendant la demi-heure qu'il reste à cette séance?

**Des voix:** D'accord.

**M. Baker:** Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser. Les témoins n'ignorent sans doute pas que nous recevons nombre de lettres de la part de nos électeurs, et parfois de la part des personnes vivant à l'extérieur de nos circonscriptions, dans lesquelles on se plaint de VIA Rail. Pour ma part, je n'ai pas reçu beaucoup de plaintes. J'ai reçu beaucoup de courrier

## [Text]

about the new train that will be in place between the Atlantic provinces and Montreal.

• 1200

The one complaint I get consistently is really in the form of a question, and perhaps the witnesses could answer the question. The question is this: Why did you cut out bingo at 9.30 p.m. in the diningroom car?

**Mr. Franche:** Because the customers were running out of cash; I am not sure. No, there is no cash on it so I cannot say that. I do not know. Do you know, Bert?

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, for years bingo was always played at 9.30 p.m. when the dining room closed down, and you would often see people take the train looking forward to that experience. There are people who do, and this was a great attraction. One of the main reasons some ladies—so they tell us in their letters—used to travel the train so much was the joy of playing bingo. But it was cut out about a year ago. So our witnesses would not know. Perhaps they could put it in writing to me so I can respond to my constituents.

**Mr. Franche:** I just want to say one thing. I am trying to recall who I was speaking to this week who said: My mother had an excellent trip on the *Ocean*, and she is about 80-something years old; I am sure they made it on purpose that she won at bingo. So there must have been a bingo game going on somewhere in the last month or two.

**Mr. Baker:** Yes. Mr. Chairman, maybe the witnesses could investigate it, because perhaps this was just done by the train crew on a regular basis. But it certainly was an attraction and it continued on for about two hours. They gave as prizes the VIA Rail ashtrays or VIA Rail key chains, and it was quite an attraction. Perhaps you could investigate that for members of the committee.

**Mr. Franche:** It would be a pleasure.

**Mr. Baker:** Now, the second question is this. Mr. Chairman, I am wondering what kind of co-ordination there is between VIA Rail and other operations of CN. The reason why I am asking the question is that the new schedule just came out for CN Marine, and that schedule shows a change in the times of their boat crossings.

Now, the train gets into North Sydney at 9 p.m.; the boat normally leaves at 11.30 p.m.. But lo and behold, in this new schedule that was sent to several people, including myself a couple of days ago, there is an 11-hour wait from the time the train arrives to the time the next boat leaves CN Marine. That is for July. Now, if that were not bad enough, you go down through the schedule to December and there is a 14-hour wait from the time the train gets into North Sydney, Nova Scotia, to the time the next boat leaves for Newfoundland.

## [Translation]

très positif, surtout au sujet du nouveau train, qui assurera la liaison entre Montréal et les provinces de l'Atlantique.

Cela dit, l'une des plaintes que j'entends souvent est formulée sous forme de question, je la poserai donc à mon tour aux témoins. Pourquoi avez-vous éliminé le bingo de 21h30 dans le wagon restaurant?

**M. Franche:** Parce que les clients ont commencé à manquer d'argent; je ne suis pas sûr. Non, il n'y a pas d'argent dans ce jeu, je ne puis donc vous dire cela. Je l'ignore. Le savez-vous vous, Bert?

**M. Baker:** Monsieur le président, pendant les années, le bingo a toujours eu lieu à 21h30 après la fermeture du restaurant, et souvent on remarquait des voyageurs qui avaient hâte à cela. Il y a des gens qui aiment cela, et le bingo les attirait donc beaucoup. D'ailleurs, certaines dames nous disent dans leurs lettres que l'une des principales raisons pour lesquelles elles voyageaient par train étaient pour avoir le plaisir de jouer au bingo. Toutefois, ceci a été éliminé il y a environ un an. Il semblait cependant que nos témoins ne soient pas au courant. Peut-être pourraient-ils mettre leur réponse par écrit afin que je puisse à mon tour répondre à mes électeurs.

**M. Franche:** Je ne dirai qu'une chose. Cette semaine, je parlais à quelqu'un dont le nom m'échappe, et qui me disait: ma mère, âgée d'environ 80 ans a fait un excellent voyage sur le train «Océan»; je suis sûr qu'on a fait exprès de la laisser gagner au bingo. Cela signifie donc qu'il y a dû avoir des parties de bingo dernièrement, enfin il y a un mois ou deux.

**M. Baker:** Oui. Monsieur le président, peut-être le témoin pourrait-il vérifier cela car peut-être s'agit-il d'une routine entretenue par le personnel. Quoi qu'il en soit, il s'agissait d'une activité très populaire, qui durait environ deux heures. Les prix étaient des cendriers et des porte-clefs de VIA Rail, mais cela attirait beaucoup de monde. Peut-être pourriez-vous vérifier ce qu'il en est à cet égard à l'intention des membres du Comité.

**M. Franche:** Très volontiers.

**M. Baker:** J'en arrive maintenant à ma deuxième question. Monsieur le président, je me demande quelle genre de coordination existe vraiment entre VIA Rail et les autres activités du CN. La raison pour laquelle je pose cette question est que le nouveau calendrier de CN Marine vient de sortir, hors les horaires de traversiers y figurant ont été modifiés.

A l'heure actuelle, le train arrive à North Sydney à 21 heures et le navire quitte ce port à 23h30. Or, d'après ce nouvel horaire qui a été envoyé à bon nombre de gens, y compris moi-même, il y a quelques jours, il y a un intervalle de 11 heures entre l'heure de l'arrivée du train et l'heure de départ du navire suivant de CN Marine. Il s'agit de l'horaire de juillet. Comme si cela ne suffisait pas, si l'on parcourt l'indicateur jusqu'à décembre, on remarque qu'il y a une attente de 14 heures entre l'arrivée où le train arrive en gare à North Sydney, en Nouvelle-Écosse et le départ du premier navire pour Terre-Neuve.

**[Texte]**

I am wondering whether the witnesses have any comment on that. Is this a measure to promote the hotel business in Nova Scotia? Certainly, people cannot afford that kind of lay-over.

**Mr. Franche:** I will have to check. Maybe we could field another question and I could come back very quickly to that, Mr. Chairman. We will check something.

**Mr. Baker:** Yes, okay.

**Mr. Franche:** There is just one point. When you say co-operation with CN, although it is called CN Marine now, I gather they are separate companies so it would be a different title.

**Mr. Baker:** Yes, especially under this new government, Mr. Chairman. They are making CN Marine a Crown corporation. They are creating Crown corporations out in eastern Canada.

Okay, I will go on to a further question, and the question is this. In your in-train service it has always amazed me, Mr. Chairman, that when you boarded a CN Marine vessel at night, an hour after you got on the vessel they closed everything down for the night; that is, your restaurant service and your shop whereby you could buy newspapers and this kind of thing. I am wondering, does it have to be this way; that your coffee shop on these trains that travel all night is shut down when the bar closes and then reopens again in the morning. Is there a problem there with scheduling the personnel on the train?

• 1205

**Mr. Franche:** I believe that is a question of mainly allowing some time for employees to get a bit of shuteye and sleep on board the train. Am I right, Bert? That is the main reason. They travel on the train. They have sleeping quarters, and then they come back. They do quite a bit of these things right through the day.

**Mr. Baker:** I think it is something that should be investigated. Why is there no other cut in the service? If somebody gets on the train at midnight and gets off at 5 a.m., there are no services available for them. Has that ever been looked at?

**Mr. Franche:** I do not know if it has ever been looked at.

**Mr. Guiney:** We are not sure in fact there have been any definitive surveys done, but it is a fact that the volume of business between midnight and 6 a.m. is such as not to warrant the use of a steward at the take-out counter. They are, however, on duty throughout the early morning hours and throughout the day, and normally close at midnight, or shortly thereafter, when in fact the liquor service is cut off as a result of laws.

**Mr. Baker:** Now getting back to the original question, the one I would really want you to investigate, and that is that the travelling public who are using public ground transportation for the first time since Newfoundland joined Confederation will not be able to make a connection between VIA Rail trains

**[Traduction]**

J'aimerais savoir ce que les témoins pensent de cela. Est-ce qu'on cherche ainsi à faire prospérer l'hôtellerie en Nouvelle-Écosse? Enfin, les gens ne peuvent se permettre un intervalle aussi long.

**M. Franche:** Il faudra que je vérifie. Peut-être pourrions-nous répondre à une autre question après quoi je reviendrai très rapidement à celle-ci, monsieur le président. Nous vérifierons.

**M. Baker:** Oui, c'est bien.

**M. Franche:** Il y a quelque chose toutefois. Lorsque vous parlez de collaboration avec le CN, bien qu'il s'agisse maintenant de CN Marine, il s'agit d'entreprises distinctes, qui portent donc un nom différent.

**M. Baker:** Oui, spécialement sous ce nouveau gouvernement, monsieur le président. On est en train de faire de CN Marine une société de la Couronne. On est en train de créer des sociétés de la Couronne dans l'Est.

Je vais passer à une autre question, la voici. Lorsque l'on prend un navire de CN Marine dans le cadre d'un trajet commencé d'abord en chemin de fer, lorsqu'on arrive à bord le soir, une heure plus tard, tout ferme pour la nuit; j'entends par là le restaurant et le comptoir de journaux où l'on peut s'approvisionner en lectures et autres choses. Je me demande s'il est indispensable que le café sur les trains de nuit ferme en même temps que le bar et rouvre le matin. Y a-t-il un problème du point de vue des horaires de travail du personnel de bord?

**M. Franche:** Je pense qu'il s'agit surtout de permettre aux employés de se reposer et de dormir un peu à bord du train. Ai-je raison, Bert? C'est la principale raison. À bord, les employés ont des quarts de repos, puis ils reprennent leur service. Ils font beaucoup de choses toute la journée.

**M. Baker:** Je pense qu'il faudrait enquêter là-dessus. Pourquoi n'y a-t-il pas d'autres réductions de service? Quelqu'un qui prend le train à minuit et arrive à destination à 5 heures ne peut obtenir aucun service. A-t-on examiné cette question?

**M. Franche:** Je ne sais pas si cela a été fait.

**M. Guiney:** Nous ne savons pas s'il y a véritablement eu d'enquêtes à ce sujet, mais il est clair que le volume d'affaires entre minuit et 6 heures du matin n'est pas suffisant pour justifier la présence d'un employé au comptoir. Il y a cependant un préposé très tôt le matin et toute la journée, jusqu'à minuit, ou peu après, heure à partir de laquelle la loi interdit de servir de l'alcool.

**M. Baker:** Revenons-en maintenant à la question originale, celle sur laquelle je voudrais vraiment que vous vous penchiez. Pour la première fois depuis l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, les voyageurs ne pourront plus faire la correspondance entre les trains de VIA Rail et les bateaux de CN

*[Text]*

and CN Marine boats. Certainly, Mr. Chairman, I would ask the witnesses to investigate this grave error on the part of CN Marine. It is an incredible, incredible mistake they have made in scheduling, and certainly it cannot be allowed to continue. Certainly the Minister of Transport, or somebody, is going to have to step in and do something about that for the sake of the 18,000 people who used this service last year—went from the train to the boat—and now in this month of July coming up will have to wait for 11 hours in July, 14 hours in December.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, we will look into it.

**Mr. Baker:** Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Thank you, Mr. Baker. Mr. Crofton.

**Mr. Crofton:** Thank you, Mr. Chairman.

I regret I have to be on duty in the House in just a few minutes, so I will limit my questions to two hopefully fairly short ones.

First, I am from the other end of the country from Mr. Baker, on Vancouver Island, so my questions are sort of B.C. oriented. The E&N railway on Vancouver Island, VIA Rail operates a service. What is the future of it? This has been an ongoing controversy, and a lot of people in the greater Victoria area have expressed concern about whether it is going to be continued; or is this one of the things that is going to go as an economy measure?

**Mr. Franche:** At the moment, Mr. Chairman, first of all, we are trying to work out final details for returning the service into downtown Victoria where it used to be, where it was taken out, where it is going back. Unfortunately several years ago that was a mistake of the times when everybody thought that if the railroad was out of downtown Victoria it would be a lot better, which is not the case. That is one thing we are trying to do.

There are also some discussions going on with city officials to form a committee to try to promote this thing. But that is not concluded yet. I believe, if I recall, we asked the province to participate, but I cannot be definitive about that. But we are with the local mayors, saying, let us get together to form a committee to promote this thing. That is where it is at the moment.

We are trying to do some moves. There is not any additional money from VIA's point of view in there, but what can we do to promote the trains through this approach? Those are two of the things we are doing.

**Mr. Crofton:** One of the difficulties in the recent past has been that there has not been a station operator functioning throughout the day, and in the afternoon if you are trying to find out when the train is going to arrive in Victoria, you end up having to call Winnipeg to find out, which is a complete waste of time because Winnipeg has no idea if the train is delayed. You know, the personnel are not in place.

*[Translation]*

Marine. Monsieur le président, je demande aux témoins d'enquêter sur cette grave erreur de la part de CN Marine. La société a commis une erreur incroyable lorsqu'elle a établi son horaire, et on ne peut permettre que cette erreur de perpétue. Le ministre des Transports, ou quelqu'un d'autre, devra intervenir et faire quelque chose pour les quelque 18,000 utilisateurs du service, d'après les chiffres de l'an dernier, et qui cette année devront attendre 11 heures en juillet et 14 heures en décembre.

**M. Franche:** Monsieur le président, nous allons nous renseigner.

**M. Baker:** Merci.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Merci, monsieur Baker. Monsieur Crofton.

**M. Crofton:** Merci, monsieur le président.

Je dois malheureusement prendre mon tour de garde à la Chambre dans quelques minutes, je vais donc m'en tenir à deux questions qui devraient être assez brèves.

Tout d'abord, je viens de l'autre bout du pays, par rapport à M. Baker, de l'île de Vancouver, et mes questions porteront donc surtout sur la Colombie-Britannique. VIA Rail exploite le chemin de fer E&N sur l'île de Vancouver. Qu'en sera-t-il à l'avenir? Le service est remis en question depuis longtemps et bien des gens dans la région de Victoria s'inquiètent de son avenir; fait-il partie des services qui seront éliminés en vue de réaliser des économies?

**M. Franche:** Monsieur le président, nous essayons d'abord de régler les derniers détails pour rétablir le service au centre-ville de Victoria, où il était avant qu'on ne le déplace, et où il retournera. On a malheureusement commis l'erreur, il y a plusieurs années, de penser qu'il serait préférable que le chemin de fer ne se rende pas au centre-ville de Victoria, à tort. Voilà donc ce que nous essayons de faire.

Des pourparlers sont également en cours avec les représentants de la ville, en vue de constituer un comité de promotion. Mais ce n'est pas encore fait. Je crois, si je me souviens bien, que la province a été invité à y participer, mais je n'en suis pas certain. Mais nous essayons, avec les maires locaux, de créer un comité pour promouvoir cette idée. Voilà ce qu'il en est pour le moment.

Nous essayons de prendre des mesures. VIA n'a rien à y gagner du point de vu financier, mais nous essayons de voir si de cette façon, il est possible de promouvoir le service ferroviaire. Voilà donc ce que nous faisons.

**M. Crofton:** Une des difficultés que nous avons connue récemment, c'est qu'il n'y a pas un employé en poste toute la journée à la gare, et si l'on veut savoir, l'après-midi, à quelle heure le train doit arriver à Victoria, il faut appeler Winnipeg, ce qui est une perte de temps, puisqu'à Winnipeg on ne sait pas si le train a pris du retard. Il n'y aucun employé sur place.

[Texte]

• 1210

Certainly the advertising is non-existent. It seems that with Expo '86 coming up next year it has a tremendous potential for tourism on Vancouver Island, and I think the sooner we can get this thing together and start marketing it the better.

In any event, I will pass on quickly to another question. What is the financial viability of passenger service from Vancouver, say, through to Calgary and east, through the Rockies? Is it holding up? Is it showing signs of strengthening? Where is it?

**Mr. Franche:** From Vancouver to Calgary I cannot give you the terms of cost recovery because our figures are not segregated on that basis. It is the most occupied, the most popular part of our western transcontinental service on *The Canadian*. In fact, it is creating the other problem, which is all booked and then we are hauling empty cars part of the route. So in that sense it is very occupied, but I cannot give you the financial cost recovery, for example, of that run. It is not possible.

**Mr. Crofton:** I had a private individual speak to me a couple of months ago. We have large tour groups who come to Vancouver and obviously the trip through the Rockies and some of the stations and stops that are available are very attractive. The proposal he had was to have sort of mobile hotels which were hooked up to trains where, say, you would get a large group of Japanese who had some time to spend and they wanted to spend it between Vancouver and Calgary and various places in the Rockies where certain sleeper cars could be shunted into a siding and left overnight and there would be side excursions and then it would go on the next day.

Are any of those sorts of innovative things being looked at at all by VIA Rail as a potential revenue generator?

**Mr. Franche:** That is one of the areas we are looking at, whether you call them charters in certain cases or tours. That is being looked at at the moment for, say, into the 1986-87 period. These are well booked in advance so we have to watch what we do with the return equipment. You do not want a dead-head if it is a one-way traffic. That is part of it. But I think that is one of the areas where we can probably improve our activity and our cost recovery in terms of being more flexible on these types of arrangements.

The big issue always comes back, though: first of all, how much do we pay to the two railways for these additional cars or an additional train? If somebody wants to book a whole train, how much is it going to cost? When you want an additional train, past experience says the costs are away too high and the customers cannot afford it and we cannot do a thing about it. So in a way that goes back to a piece of legislation again.

**Mr. Crofton:** Yes, I appreciate that. It is not an easy problem to resolve, but it seems to me that there are lots of entrepreneurs who would like to piggy-back on such an idea. Again, with Expo coming up I am glad that you are looking at it.

[Traduction]

On ne fait aucune publicité. Il me semble qu'avec Expo '86 l'an prochain, l'île de Vancouver pourrait recevoir un très grand nombre de touristes, et plus tôt nous pourrions nous organiser et commencer la commercialisation, mieux cela vaudra.

Enfin, je vais rapidement passer à la question suivante. Le service ferroviaire passager qui va de Vancouver vers l'Est, via Calgary et les Rocheuses est-il rentable? Fonctionne-t-il bien? Semble-t-il s'améliorer? Où en est-il?

**M. Franche:** Je ne peux pas vous dire exactement quel est le pourcentage de récupération des coûts entre Vancouver et Calgary, car nos résultats ne sont pas ventilés de cette façon. C'est le tronçon le plus populaire et le plus fréquenté dans l'Ouest sur le parcours du *Canadian*. Cela pose en fait un problème, car le train est plein au départ et nous tirons ensuite des wagons vides. C'est donc un parcours très fréquenté, mais je ne peux vous dire dans quelle mesure nous récupérons nos coûts. C'est impossible.

**M. Crofton:** Il y a environ deux mois, quelqu'un m'a fait part d'une idée. Des groupes importants de touristes se rendent à Vancouver, et il est évident que l'excursion dans les Rocheuses avec quelques arrêts ici et là les attire. Cette personne proposait d'accrocher au train des hôtels mobiles pour, disons, un groupe de Japonais qui voudraient passer quelques jours entre Vancouver et Calgary, dans les Rocheuses; les wagons-lits pourraient être laissés sur une voie de garage pendant la nuit, on organiserait des excursions dans la région, et les wagons repartiraient le lendemain.

VIA Rail envisage-t-elle ce genre d'idée novatrice pour augmenter ses revenus?

**M. Franche:** Nous étudions la possibilité des charters ou excursions. Nous y pensons pour 1986-1987. Ces excursions sont réservées bien à l'avance et nous devons songer au retour du matériel. Nous ne voulons pas nous trouver bloqués s'il s'agit d'un trafic à sens unique. C'est un aspect du problème. Mais je pense que nous devrions pouvoir améliorer nos activités et notre récupération des coûts dans ce domaine, en nous montrant plus souples.

Mais nous en revenons toujours à la même question: Tout d'abord, combien devons-nous payer aux deux compagnies de chemins de fer pour l'utilisation de ces wagons ou de ce train supplémentaire? Combien cela coûtera-t-il de réserver un train? Nous nous sommes rendu compte dans le passé que le coût d'un train supplémentaire était beaucoup trop élevé et que les clients ne peuvent pas se le permettre; et nous ne pouvons rien y faire. Cela nous ramène donc encore une fois à la question de l'autorité législative.

**M. Crofton:** Oui, je comprends. Ce n'est pas une question facile à résoudre, mais il me semble que bien des entrepreneurs s'intéresseraient à cette idée. Encore une fois, à l'approche d'Expo, je suis content que vous examiniez cette possibilité.

[Text]

**Mr. Franche:** Yes.

**Mr. Crofton:** It seems to have some merit. Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Thank you, Mr. Crofton. We now come to the second round, and Mr. Benjamin is first on the list for five minutes.

**Mr. Benjamin:** I would like to continue with the matter of the equipment. I take it the second 10 sets of LRCs have all been delivered?

**Mr. Franche:** Right.

**Mr. Benjamin:** What is cooking with all the bugs which were certainly in the first 10 sets? Have you had fewer problems, or any at all, with the second set of 10, and are all 20 sets in service or are any out of service because of bugs? Also, what is the set-up regarding a warranty as between VIA Rail and Bombardier? Are you stuck with any of these costs because of bugs, or is Bombardier, or do you share them? What arrangement do you have?

**Mr. Franche:** The performance of the LRC equipment, whether of the first order or second order, is improving at the moment. It is not satisfactory yet, but there is good co-operation between the two companies to improve that. In fact last week we gave them one locomotive for six months.

• 1215

Most of the problems are on the locomotive end. You have to resolve the problems on the locomotive end. We have made one locomotive available to them, and they are going to carry on a whole series of test changes and new equipment. From there we will give them a second locomotive for a short period of time. We have been adjusting it for the fall; we have made some arrangements as to freeing up the two locomotives. In fact, just before the Thanksgiving weekend I am going back with some changes to them.

The areas of difficulty on the locomotives have been on the air driers, have been on what we sometimes call the voltage control unit or Stanford generators, and the third one is the dynamic braking. Those are, I think, the main three things they are trying to solve on the locomotive end.

On the car side, we have tested quite a few modifications to the banking system. These are going on at the moment, but we are not putting the banking system in operation at the moment. We have to do the whole fleet and then put it in; you cannot operate with half the fleet banking and the other half of the fleet not banking.

So those are, I think, the key areas. On the bogies themselves there has been some improvement done. We think we have some solutions. I think that is the essence of the problem. It is progressing, but we still have not achieved the availability we are looking for out of the equipment. I think it improved by about 5% or so in the last 6 weeks or 2 months.

**Mr. Guiney:** The availability of the LRC car fleet, all 100 of them, has moved up dramatically since we completed the last

[Translation]

**M. Franche:** Oui.

**M. Crofton:** Elle semble présenter un certain intérêt. Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Merci, monsieur Crofton. Nous passons maintenant au deuxième tour et c'est M. Benjamin qui est en tête de liste, pour cinq minutes.

**M. Benjamin:** Je voudrais continuer mes questions à propos du matériel. Je présume que la deuxième livraison de 10 LRC a eu lieu?

**M. Franche:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Et qu'en est-il de tous les défauts qu'il y avait dans les 10 premiers? Y a-t-il moins de problèmes, s'il y en a, dans cette deuxième livraison, et les 20 sont-ils en service, ou y en a-t-il en réparation? Je voudrais aussi savoir quel genre de garantie il y a entre VIA Rail et Bombardier? Êtes-vous obligé de payer les frais qu'entraînent ces défauts, ou est-ce Bombardier qui paie, ou partagez-vous les frais? Quel genre d'accord avez-vous?

**M. Franche:** Le comportement du matériel LRC s'améliore actuellement, tant pour la première livraison que pour la deuxième. Ce n'est pas encore tout à fait satisfaisant, mais il y a une bonne collaboration entre les deux sociétés. En fait, la semaine dernière, nous avons confié une locomotive à Bombardier pour six mois.

Ce sont surtout les locomotives qui posent des problèmes. Il faut corriger les défauts techniques des locomotives. Nous avons remis une locomotive à Bombardier, qui va la soumettre à toute une batterie de tests et modifier certains équipements. Nous lui confierons ensuite une deuxième locomotive pendant une brève période. C'est prévu pour l'automne: nous nous sommes arrangés pour libérer deux locomotives. En fait, je vais leur proposer certains nouveaux changements juste avant la fin de semaine de l'Action de grâce.

Les défauts techniques, en ce qui concerne les locomotives, se sont manifestés dans les séchoirs à air, dans ce que l'on appelle parfois l'unité de contrôle du voltage ou les génératrices Stanford, et dans le système de freinage dynamique. Ce sont, je crois, les trois principaux problèmes que Bombardier essaie de régler sur les locomotives.

En ce qui concerne les wagons, nous avons essayé d'apporter un certain nombre de modifications au système d'équilibrage. Nous effectuons des tests actuellement, mais nous n'entendons pas utiliser le système d'équilibrage pour le moment. Nous devons d'abord tester l'ensemble du parc, puis l'installer; on ne peut pas équiper la moitié des wagons et pas l'autre.

Ce sont là, je crois, les principaux points. Certaines améliorations ont été apportées aux bogies mêmes. Je crois que nous avons trouvé des solutions. Je crois que l'essentiel est là. Nous faisons des progrès, mais nous n'avons pas encore atteint le taux de disponibilité désiré. Il y a eu une amélioration d'environ 5 p. 100 au cours des six à huit dernières semaines.

**M. Guiney:** Depuis les dernières modifications, le taux de disponibilité du parc, des cent voitures LRC, a grandement

[Texte]

set of modifications. Now we are in the order of 75% availability, but that is still quite a way from what we are looking for, 85% to 90%, because indeed, it is still new equipment. As Mr. Franche has indicated, by and large we have isolated the problems on the locomotives to "the electric systems" that Mr. Franche referred to. In so far as the truck is concerned, we have overcome the problem by using dampers in order to take out what is dither or truck-hunting. So that problem has been solved to that extent. Have we long-term solved it? Perhaps we still need more work.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, to turn again to the contractual relationship when you order something like a set of LRCs, normally the manufacturer of an aircraft, before he starts selling it, has to complete all the tests. I understand Bombardier does not even have any test track except for a mile or two. Now surely the onus should be on the manufacturer to carry out test runs, even if it is on one of the railway lines, until all the bugs are out of them before they turn them over to the purchaser.

I have a feeling VIA Rail has been stuck for a lot of unnecessary costs where the manufacturer should have been held responsible—unless you gave them bad specifications. It is one or the other. I suspect most of the LRC specifications came from the manufacturer itself, not from VIA Rail—most if not all of them. Do you not have anything in your contractual arrangements with Bombardier or any other supplier where particularly a new piece of technology has been thoroughly tested by them before it is turned over to the customer and put in service?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, the difficulty with the order that was placed in those days was I guess the old philosophy—and we were not the only one in railroading terms—that you could produce equipment and put it on the tracks and it ran. Today we are a lot wiser. First of all, let us remember that the first order was placed even before VIA existed, so we start from there.

• 1220

The testing arrangements in the contract were not sufficient for us. We did modify them because now they have to do two full trips, if I recall, to Toronto without any bugs before we say, Well, that is the test procedure. That was not so before. I think it was 10 miles or something like that. So I had that modified and now they have to go to Toronto twice and it comes back in for an inspection; if there has been no problem, then the piece of equipment has been accepted. If there is a problem, it has not been accepted. So that has improved. Going to Toronto at least twice, you have run your equipment roughly, let us say, 20 hours at top speeds throughout. So this is how we have improved that part of it in that sense.

**Mr. Benjamin:** Okay. Well, I hope anything more you order from them, including locomotives . . . I had the embarrassing experience of travelling with a Cabinet Minister into Africa to

[Traduction]

augmenté. Le taux est actuellement de l'ordre de 75 p.100, mais c'est encore loin des 85 à 90 p. 100 que nous visons, puisque l'équipement est en fait encore neuf. Comme l'a dit M. Franche, nous avons pu circonscrire la plupart des problèmes sur les locomotives aux «systèmes électriques» dont il parlait. En ce qui concerne le chariot, nous avons résolu le problème en utilisant des tampons pour éliminer la friction. Le problème est donc résolu pour le moment. Est-il résolu à long terme? Il faudra peut-être encore y travailler.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, revenons à la question des liens contractuels dans un achat comme celui des LRC; normalement, le fabricant, s'il s'agit d'un avion, doit faire tous les tests avant de commencer les livraisons. Il semble que Bombardier n'ait même pas de voies d'essais, sauf peut-être un mille ou deux. Il me semble que le fabricant devrait procéder aux essais, même s'il les fait sur les voies ferroviaires, et éliminer tous les défauts avant de commencer les livraisons.

J'ai l'impression que VIA Rail a été obligée de prendre en charge des coûts qui auraient dû être payés par le fabricant, à moins que vous n'ayez remis un mauvais cahier des charges. C'est l'un ou l'autre. Mais je pense que la plupart, sinon toutes les spécifications pour les LRC venaient du fabricant, et non pas de VIA Rail. Vos contrats avec Bombardier ou tout autre fabricant ne prévoient-ils pas, surtout lorsqu'ils portent sur une technologie nouvelle, que le produit doit être entièrement mis à l'épreuve avant de vous être livré et avant sa mise en service?

**M. Franche:** Monsieur le président, le problème, c'est que la commande a été faite à l'époque où l'on croyait—et nous n'étions pas les seuls à le croire dans le secteur ferroviaire—qu'il suffisait de fabriquer du matériel et de le mettre sur les rails pour qu'il fonctionne. Aujourd'hui nous sommes beaucoup plus avisés. Il faut se souvenir, premièrement, que la première commande a été passée avant la mise sur pied de VIA Rail; c'est donc dire que cela remonte à loin.

Les essais prévus dans les contrats ne nous semblaient pas suffisants. Nous les avons modifiés, car maintenant ces véhicules doivent effectuer deux voyages aller retour, si je me souviens bien, à Toronto sans problème avant que nous ne disions: ça va, les tests sont terminés. C'était différent auparavant. Je crois qu'on leur faisait effectuer un parcours d'environ dix milles. J'ai donc fait modifier ces procédures d'essai et ces locomotives doivent maintenant se rendre à Toronto deux fois et subissent ensuite une inspection; s'ils n'y a eu aucun problème, nous acceptons l'équipement. Si des problèmes ont été décelés, l'équipement n'est pas accepté. Il y a donc eu amélioration des procédures. Pour se rendre à Toronto à deux reprises, il faut que toutes les pièces fonctionnent à plein rendement pendant, disons, 20 heures à vitesse maximale. C'est ainsi que nous avons amélioré cette partie du processus.

**M. Benjamin:** Très bien. J'espère que si vous commandez autre chose chez eux, y compris des locomotives . . . j'ai été très gêné quand je me suis rendu en Afrique avec un ministre du

[Text]

sign trade deals and in Nairobi they had purchased 15 locomotives manufactured by Bombardier and 12 of the 15 were on the ground. They had to cannibalize three of them to get the others going. The Canadian General Electric generator was no damned good, the welding on the fuel tanks leaked, the wiring in panels in the cab was all faulty and it was most embarrassing for Canada. In fact, their next purchases of locomotives were made in Germany and in Sweden. We lost a lot of business because of the fact that they had not been tested in that kind of climate and they did not have any test track in Montreal, in Ste-Anne-de-la-Pocatière, I mean.

So I hope you will be much tougher on this; if they want to do business with you, that they have all the bugs out before you take delivery.

On the matter of . . .

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Mr. Benjamin, we have given you two extra minutes. Perhaps you will hold the rest for the third round.

**Mr. Benjamin:** Sure.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Thank you. Mr. Plourde.

**M. Plourde:** Merci, monsieur le président. Monsieur le président, vous m'avez dit, tout à l'heure, connaître la région de l'est du Québec puisque vous avez travaillé à Rimouski. Vous connaissez sans doute, aussi, la région du Transcontinental et surtout celle d'Edmundston, au Nouveau-Brunswick.

La Chambre de commerce d'Edmundston, appuyée par le député Valcourt, a présenté un mémoire, tout dernièrement, au ministère des Transports et à VIA Rail. On voudrait que le train de Moncton à Edmundston continue vers Montréal. La région du Transcontinental n'est pas desservie, actuellement, par le train, pas plus que les gens du Témiscouata et d'Edmundston. Avez-vous l'intention d'étudier sérieusement le mémoire qui vous a été présenté?

**M. Franche:** Monsieur le président, permettez que je me rafraîchisse la mémoire, un peu. Nous terminons notre étude et j'ai demandé que nous regardions la proposition en question. Or, les premières réactions soulignent que ce serait très difficile. L'expérience nous a montré qu'à peine 35 passagers par jour emprunte ce circuit. Je dois retourner en arrière pour vous faire comprendre ce que je veux dire. Nous allons rencontrer les gens pour leur expliquer, en détail toutes les implications. On me dit que le coût d'un tel service amènerait un déficit annuel d'environ 2.5 millions de dollars. Nous allons maintenant considérer la deuxième proposition faite par la Chambre de commerce d'Edmundston. Je me réfèrais à la première. Nous sommes à examiner cette deuxième proposition. Je ne peux pas vous dire, pour le moment, comment elle se compare à l'autre. Elle est à l'étude actuellement. Nous ferons part de nos commentaires à la Chambre de commerce

[Translation]

cabinet pour signer des ententes commerciales; à Nairobi, le gouvernement avait acheté 15 locomotives fabriquées par Bombardier, et sur ce nombre, 12 étaient en panne. On a dû utiliser des pièces de trois de ces locomotives pour faire démarrer les autres. La génératrice fabriquée par la Société *Canadien General Electric* ne valait rien, la soudure du réservoir à essence fuyait, les fils des cloisons du poste de conduite étaient défectueux, et toutes ces difficultés étaient des plus embarrassantes pour le Canada. En fait, les locomotives achetées par la suite par le Kenya l'ont été à l'Allemagne et à la Suède. Nous avons perdu une affaire considérable, parce que nos locomotives n'avaient pas été testées dans ce genre de climat et nous n'avions pas à Montréal, ou plutôt, à Sainte-Anne-de-la-Pocatière, de voies ferrées pour effectuer les essais nécessaires.

J'espère donc que vous allez être beaucoup plus strict pour ce genre d'affaire; si elles veulent traiter avec vous, qu'elles éliminent toutes les difficultés techniques avant de vous livrer l'équipement.

Au sujet de . . .

**Le président suppléant (M. Taylor):** Monsieur Benjamin, nous vous avons accordé deux minutes supplémentaires. Peut-être pourriez-vous attendre la troisième ronde avant de continuer.

**M. Benjamin:** Certainement.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Merci. Monsieur Plourde.

**Mr. Plourde:** Thank you, Mr. Chairman. You said earlier, Mr. Chairman, that you know eastern Quebec because you worked in Rimouski. You also, no doubt, know the area crossed by the Transcontinental, and especially the Edmundston area in New-Brunswick.

The Edmundston Board of Trade, supported by Mr. Valcourt, quite recently submitted a brief to the Minister of Transport and to VIA Rail. They would like the Moncton to Edmundston line to continue on to Montreal. The train does not at the present time provide service to those who live in the Transcontinental area, nor to the people of Témiscouata and Edmundston. Do you intend to consider the brief which was submitted to you very seriously?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, allow me to refresh my memory. We are completing our study and I have asked that we study the proposal in question. However, first reactions indicate that it would be very difficult to accede to this request. Experience has shown that on that route the ridership is barely 35. I shall have to refer to past events to explain what I mean. We will be meeting those concerned to explain all of the implications in detail to them. I am told that the cost of such a service would lead to an annual deficit of some \$2.5 million. We shall now consider the second proposal made by the Edmundston Board of Trade. I was referring to the first. We are studying the second proposal. I cannot tell you immediately how it compares to the first. We are studying it now. We shall convey our comments to the Edmundston Board of Trade as well as the implications of such a change and how the latter proposal compares with the former. I can assure you

[Texte]

d'Edmundston, des implications de tout cela et comment elle se compare à l'autre. Je peux vous assurer qu'on leur donnera une réponse, d'une façon ou d'une autre. Telle est notre politique.

• 1225

**M. Plourde:** Dans un journal d'Edmundston, *Le Madawaska*, on disait que les gens de cette région s'apprêtaient à faire des manifestations, même à bloquer la voie du CN. Est-ce que vous êtes au courant de cela?

**M. Franche:** Non.

**M. Plourde:** C'est dans les coupures de presse de cette semaine du ministère des Transports. C'est un article qui a paru dans le journal *Le Madawaska*. Si les gens n'ont pas satisfaction, attendez-vous à ce qu'il y ait du grabuge dans cette région-là.

Une deuxième question. Je vous ai dit tout à l'heure que je prenais le train assez régulièrement. J'ai constaté deux anomalies. D'abord, le service de bagages de Rivière-du-Loup à Ottawa n'existe pas. Si vous prenez le train à Rivière-du-Loup et que vous déposez vos bagages, vous êtes obligé de les reprendre à Montréal; vous les montez vous-même dans le train qui va de Montréal à Ottawa, alors qu'il y a sur ce train-là un emplacement pour les bagages. A la gare de Rivière-du-Loup, on avait enregistré mes bagages jusqu'à Ottawa et, quand je suis arrivé à Ottawa, mes bagages n'étaient pas à bord du train. On m'a dit que les bagages partaient seulement une fois par jour pour Ottawa. Est-ce que vous avez l'intention de corriger cette situation-là?

**M. Franche:** Monsieur le président, avec votre permission, je vais demander à M. Guiney d'expliquer un peu comment cela fonctionne. Il est plus au courant que moi.

Monsieur Guiney.

**Mr. Guiney:** Mr. Chairman, there is the opportunity, as Mr. Plourde has indicated, to move baggage from Rivière-du-Loup to Montreal. Unfortunately the equipment we use for the connecting train from Montreal to Ottawa is not baggage car equipped. Therefore unless the passenger picks up his baggage in Montreal and boards it with him on the Ottawa train, there is unfortunately no through service. There is, however, a service that is provided later in the day. Unfortunately that baggage then does not arrive in Ottawa with the passenger, and consequently it would create a second trip to the Walkley station to retrieve the baggage.

We have reviewed the amount of baggage that normally would move, or did move, from Montreal to Ottawa, and the determination indicates that indeed there is no requirement for the service. Hence the baggage car was removed to save money on that particular service. We do, as I indicated, however, provide one trip per day with baggage service between Montreal and Ottawa, and by and large it is considered sufficient.

**M. Plourde:** Je devrais vous répondre que vous êtes un peu comme la Société des Postes: pour couper le déficit, vous négligez les services.

[Traduction]

that we shall be providing them with a reply, one way or the other. This is our policy.

**Mr. Plourde:** In an Edmundston newspaper, *Le Madawaska*, it was reported that people in that area were preparing to demonstrate, and might even block the CN tracks. Are you aware of this?

**Mr. Franche:** No.

**Mr. Plourde:** It was in this week's Department of Transport press clippings. The article was published in the newspaper *Le Madawaska*. If these people are not given satisfaction, you can expect trouble in that region.

I have a second question. As I said earlier, I take the train quite regularly. However, I have noted two problems. First, there is no luggage service from Rivière-du-Loup to Ottawa. If you board the train in Rivière-du-Loup and check your luggage, you have to claim it in Montreal; you then have to carry it on board yourself, on the Montreal to Ottawa train, although there is luggage space on that particular train. At the Rivière-du-Loup station, my luggage had been checked through to Ottawa, and yet, when I arrived in Ottawa, it was not on board. I was told that luggage was sent only once a day to Ottawa. Do you intend to correct the situation?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, with your permission, I will ask Mr. Guiney to explain how these things work. He is better informed than I am.

Mr. Guiney.

**M. Guiney:** Monsieur le président, comme M. Plourde l'a dit, il est possible de faire transporter ses bagages de Rivière-du-Loup à Montréal. Malheureusement, le train de Montréal à Ottawa n'est pas équipé de fourgon à bagages. Donc, à moins que le passager ne récupère sa valise à Montréal et ne la prenne avec lui sur le train d'Ottawa, il n'y a malheureusement pas de service direct. Toutefois, ce service est offert plus tard dans la journée. Malheureusement, ces bagages n'arriveront pas à Ottawa en même temps que le passager, ce qui signifie qu'il devra retourner à la gare de Walkley Road pour les récupérer.

Nous avons contrôlé la quantité de bagages allant de Montréal à Ottawa, et notre étude confirme que le volume n'est pas suffisant pour justifier le service. En conséquence, le fourgon à bagages a été supprimé pour des raisons d'économie. Comme je l'ai dit toutefois, nous offrons ce service une fois par jour entre Montréal et Ottawa, et dans l'ensemble cela semble satisfaire la clientèle.

**Mr. Plourde:** So your rationale can be compared to that of Canada Post: To cut the deficit, you neglect the service.

## [Text]

J'ai vécu une autre expérience. J'ai eu l'occasion de prendre le train à Rivière-du-Loup. J'avais réservé un siège-confort, et lorsque je suis monté à bord du train, il n'y avait plus de sièges, sauf à l'arrière du train où il y avait deux sièges de libres avec une table. Je me suis assis à cet endroit, et lorsque le train est parti, le conducteur est venu m'enlever de là. Je ne vous cacherai pas que ma réaction a été assez raide lorsque j'ai appris qu'on réservait au conducteur un siège de quatre places d'après la convention collective. Je pense qu'il n'y a pas beaucoup de personnes qui savent cela, surtout pas les passagers. N'y aurait-il pas lieu, dans la modernisation de vos trains, de prévoir un emplacement pour le conducteur dans le wagon à bagages?

**M. Franche:** Monsieur le président, premièrement, les conducteurs en question sont des employés du Canadien Pacifique ou du Canadien National. Il y a donc des conventions collectives entre ces compagnies-là et leurs syndicats, et non entre nous et les syndicats. Il y a aussi une tradition à ce sujet. Je sais qu'ils ont un emplacement de réservé.

Dans les nouveaux trains, on devra prévoir, comme on le fait dans d'autres pays, un endroit précis, différent des autres pour le conducteur. C'est une des choses possibles. Peut-être M. Guiney peut-il vous expliquer la pratique courante et vous dire d'où elle vient. Je ne connais pas l'histoire aussi bien que lui.

• 1230

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** I wonder if we could leave that question for after lunch. We have two minutes left, and Mr. Jourdenais and Mr. Baker each want to have a real quickie, one minute each. So we are going to time you, Mr. Jourdenais and Mr. Baker. Mr. Jourdenais, one minute.

**Mr. Jourdenais:** I will do it fast. *Merci*, Mr. Chairman.

Messieurs les témoins, tout à l'heure, à la question de M. Benjamin, concernant les réparations qui ont été faites au LRC, apparemment qu'il y a 200 modifications qui ont été faites. J'attendais la réponse, à savoir: Qui a payé? Est-ce que c'est Bombardier qui avait construit les LRC, ou si c'est VIA Rail? Et si c'est VIA Rail, je voudrais savoir si vous savez combien cela a coûté?

**M. Franche:** La majorité des coûts, je crois, ont été payés par Bombardier, selon les clauses. Dans certains cas, il y a peut-être la main-d'œuvre qui est payée aussi, et dans d'autres cas, ils fournissent les pièces seulement. M. Guiney a vécu avec ces problèmes-là. Il peut sans doute dire comment cela fonctionne.

**M. Jourdenais:** Combien? C'est surtout le montant d'argent qui m'intéresse. Ce que cela a coûté à VIA Rail.

**M. Franche:** Cela, je ne peux pas vous le dire tout de suite.

**M. Jourdenais:** Vous pouvez nous le faire parvenir au Comité?

## [Translation]

I had another experience. I was to take the train from Rivière-du-Loup. I had reserved a daynighter, but when I boarded the train, there were none left, except in the back of the train where there were two seats free, with a table. I sat there, but when the train had left the station, the conductor came and asked me to move. You can be sure I reacted rather angrily when I learned that the conductor's collective agreement guarantees him a four-seater. I do not think too many people know this, especially not the passengers. When you renovate your trains, could you not set aside a space for the conductor in the luggage car?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, first, I would like to say that the conductors in question are employees of either Canadian Pacific or Canadian National. Thus, collective agreements are concluded between these companies and their unions, and not between us and the unions. This is also a matter of tradition. I know that space is reserved for them.

In the new trains, as is done in other countries, we shall have to provide a specific seating area for the conductor, away from the other seats. This is one possible solution. Perhaps Mr. Guiney could explain the current practice and its origins to you. I do not know the background as well as he does.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Serait-il possible de laisser cette question en suspens jusqu'après le déjeuner. Il ne nous reste que deux minutes, et M. Jourdenais ainsi que M. Baker désirent tous deux poser une question extrêmement rapide, d'une minute. Donc, monsieur Jourdenais et monsieur Baker, je vous signale que nous allons vous chronométrer. Monsieur Jourdenais, vous avez une minute.

**M. Jourdenais:** Je serai très rapide. *Thank you*, monsieur le président.

Gentlemen, I refer to Mr. Benjamin's earlier question concerning repairs to the LRC, which number some 200, I believe. I was waiting for the answer to the following question: who paid? Had Bombardier built the LRCs, or was it VIA Rail? If it was VIA Rail, do you know how much they cost?

**Mr. Franche:** I believe most costs incurred were paid by Bombardier, according to the clauses which applied. In certain cases, the agreements included labour as well, and in other cases, they provide for parts only. Mr. Guiney experienced these problems first hand. Perhaps he could enlighten us.

**Mr. Jourdenais:** How much? I am particularly interested in knowing the amount of money involved. How much did this cost VIA Rail?

**Mr. Franche:** I cannot provide you with that information immediately.

**Mr. Jourdenais:** Could you forward this information to the Committee?

[Texte]

**M. Franche:** Dans le moment, ce n'est pas calculé. Compte tenu des accords qu'on va avoir sur le contrat éventuel avec Bombardier, cela fera partie d'un règlement.

**M. Jourdenais:** Oui, mais actuellement . . .

**M. Franche:** On a eu des coûts. On ne les a pas encore.

**M. Jourdenais:** Vous ne le savez pas?

**M. Franche:** Non.

**M. Jourdenais:** Des dépenses générales, c'est tout?

**M. Franche:** Cela se comptabilise dans le moment, mais je ne l'ai pas.

**M. Jourdenais:** J'espère qu'à la prochaine fois, cela va être prévu.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Perhaps you can bring the answer back after lunch.

**Mr. Jourdenais:** No, he cannot.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** We gave you a minute and a half . . .

**Mr. Jourdenais:** He does not have it.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Okay. Mr. Baker, one minute.

**Mr. Baker:** Thank you, Mr. Chairman. Under the parent company of CN, if one wanted to travel to Newfoundland you would go by VIA Rail, CN Marine, and then TerraTransport by bus. Why is it not possible for your computers to be hooked into the computer systems of CN Marine and the bus system so that you only have to call one telephone number in central Canada to make a reservation right to the end of your destination? Right now you have to call three different telephone numbers to arrange your transportation. Is it possible to change things so you would be hooked into the computers of the other CN companies?

**Mr. Franche:** I guess the best way, Mr. Chairman, for the hon. member to achieve that is to call a travel agent, who will do the calls for him. I think that is probably the best way. I think our own travel centre would probably do that, as they do reserve hotels and cars and so forth.

**Mr. Baker:** Yes, but they do not reserve you on CN Marine or they do not reserve you on CN bus.

**Mr. Franche:** I will have to check.

**Mr. Baker:** I think it is an easy matter if you look at your electronics people.

**Mr. Franche:** Yes.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Okay. Members of the committee, we will not count the one minute that Mr. Jourdenais and Mr. Baker had on their next round; their names will be in the regular places.

[Traduction]

**Mr. Franche:** At the present time, the costs have not all been totalled up. In view of the agreements we will be concluding regarding the contract to be signed eventually with Bombardier, they will no doubt be included in a settlement.

**Mr. Jourdenais:** Yes, but for now . . .

**Mr. Franche:** Certain costs were incurred. We do not have the figures yet.

**Mr. Jourdenais:** You do not know?

**Mr. Franche:** No.

**Mr. Jourdenais:** Everything is included in the overheads, and that is all?

**Mr. Franche:** The calculations are being done, but I do not have them with me.

**Mr. Jourdenais:** I hope you will have them the next time.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Peut-être pourriez-vous nous ramener la réponse après le déjeuner.

**M. Jourdenais:** Non, il ne le peut pas.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Nous vous avons accordé une minute et demie . . .

**M. Jourdenais:** Il n'a pas les chiffres.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Très bien. Monsieur Baker, vous avez une minute.

**M. Baker:** Merci, monsieur le président. La CN étant la société mère, si l'on veut se rendre à Terre-Neuve, il faut emprunter les wagons de VIA Rail, passer ensuite sur les véhicules de CN Marine, et enfin emprunter les autobus de TerraTransport. Pourquoi vos ordinateurs ne seraient-ils pas reliés aux systèmes d'ordinateurs de CN Marine et du système d'autocars, afin de permettre aux voyageurs de ne faire qu'un seul numéro depuis les provinces centrales du Canada pour faire les réservations qui lui permettent d'arriver à destination? A l'heure actuelle, il faut faire trois appels différents pour organiser son voyage. Ne pourriez-vous pas lier votre système aux ordinateurs des autres filiales de Canadien National?

**M. Franche:** Monsieur le président, l'honorable député serait sans doute mieux servi s'il s'adressait à un agent de voyage, qui se chargerait de faire ces appels pour lui. Ce serait sans doute la meilleure façon de procéder. Notre propre bureau le ferait sans doute, comme pour les chambres d'hôtel, les voitures, etc.

**M. Baker:** Oui, mais ce bureau ne réserve pas de places sur CN Marine ni sur les autocars du CN.

**M. Franche:** Je vais devoir vérifier cela.

**M. Baker:** La chose serait sans doute facile à régler si vous la confiez à vos spécialistes en électronique.

**M. Franche:** Vous avez raison.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Très bien. Membres du Comité, lors de la prochaine ronde, nous n'allons pas tenir compte de la minute que nous avons consacrée à M. Jour-

[Text]

Thank you very much to the witnesses. We will reconvene at 3.30 p.m. in this room.

**Mr. Franche:** You want the three of us back in at 3.30 p.m.?

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Yes, we would like that.

**Mr. Franche:** Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Thank you very much.

[Translation]

denais et à M. Baker respectivement; leurs noms figureront à leur place ordinaire sur la liste.

Je remercie sincèrement les témoins. Nous allons nous réunir à nouveau à 15h30, dans cette même pièce.

**M. Franche:** Vous désirez que nous revenions tous trois à 15h30?

**Le président suppléant (M. Taylor):** Oui, nous serions heureux si vous acceptiez de revenir.

**M. Franche:** Merci.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Je vous remercie beaucoup.

## AFTERNOON SITTING

Thursday, May 30, 1985

• 1537

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum for the purposes of taking evidence. There are a lot of committees this afternoon and other members are mingling in the lobbies and will perhaps filter in, but I am hoping to make progress so that we can get other aspects of the VIA Rail annual report discussed. I think we should start.

Mr. Ouellet, you were otherwise engaged and did not really have the chance for a second round, so if you could start off we will resurrect you instead of putting you to the bottom of the second round. I want you to remember this when we have hassles sometimes, that I am showing a very progressive interpretation here.

**Mr. Ouellet:** Well, thank you, Mr. Chairman. I have about seven or eight questions I would like to direct both to the chairman of the board or the chief executive officer. But with your permission, Mr. Chairman, I would also like to ask a few questions of Mr. Horner, the chairman of the action force that was created last November by the government.

**The Chairman:** Dr. Hugh Horner, I would like to welcome you to the table, you having sat there so patiently in the seats. It is an interesting experience seeing you from this distance of perspective, having looked at you from a different view many, many years ago.

• 1540

Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Dr. Horner, when your committee was created, in his press release the Minister indicated that you would have a very wide mandate, but not for study. What he was hoping you would do with your people would be to come with decisions and specific measures to bring the rail transportation into the Twentieth Century. I ask you: If in reading the mandate—your mandate is to define a basic national rail passenger network, including those necessary services to be restored, and to review all current services—did your committee look at the services that were recommended to be reinstated and in fact announced by the government some months

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le jeudi 30 mai 1985

**Le président:** Messieurs, je vois que nous avons le quorum pour entendre des témoignages. Il y a beaucoup de comités cet après-midi, et les autres membres viendront peut-être plus tard, mais j'espère que nous pourrions avancer dans nos travaux, afin de pouvoir examiner d'autres aspects du rapport annuel de VIA Rail. Je pense que nous pouvons commencer.

Monsieur Ouellet, vous aviez d'autres engagements, et vous n'avez pas vraiment eu de second tour, alors je peux vous remettre sur la liste, si vous voulez commencer, au lieu de vous mettre à la fin du deuxième tour. J'espère que si un jour nous avons des difficultés, que vous vous souviendrez de mon interprétation très progressive de la règle en votre faveur.

**M. Ouellet:** Je vous en remercie, monsieur le président. J'ai environ sept ou huit questions que je voudrais adresser au président du Conseil et au directeur général. Mais avec votre permission, monsieur le président, je voudrais également poser quelques questions à M. Horner, président du groupe d'action créé en novembre dernier par le gouvernement.

**Le président:** Monsieur Hugh Horner, je vous invite à prendre place à la table, vous qui avez si patiemment attendu en arrière. C'est intéressant de vous voir aujourd'hui dans ces circonstances, après vous avoir connu sous un autre angle il y a bien des années.

Monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Monsieur Horner, dans le communiqué de presse qui annonçait la mise sur pied de votre Comité, le ministre a fait savoir qu'il vous confiait un vaste mandat, mais non pas une étude. Il espérait que vous arriveriez à des décisions et à des recommandations sur des mesures précises qui permettraient de faire entrer le transport ferroviaire dans le vingtième siècle. Pouvez-vous me dire si, dans le cadre de son mandat—soit définir un réseau national de service ferroviaire pour les passagers, y compris les services à rétablir, et réexaminer les services en place—votre Comité a étudié les services dont le gouvernement a annoncé le rétablissement il y

[Texte]

ago? Have you agreed with these new services and are there other lines that you will recommend?

**Dr. Hugh Horner (Chairman, Rail Passenger Action Force, VIA Rail):** Yes, we agree with the restoration. Indeed, the restorations were carried out on our recommendation by the Minister. I might add that we should remember that some of those services were in fact put on on an experimental basis and obviously if they are not going to be well used then they should be dropped.

**Mr. Ouellet:** Is there a cost analysis of the new lines since they have been reinstated? There was a press release issued at the time indicating that there would be jobs created and a number of direct and indirect effects about it. Have you looked at the new services, particularly between Toronto, Peterborough, Havelock—the one my colleague from Rivière-du-Loup was talking about this morning? Have they become cost recovery, or are they subsidized routes?

**Dr. Horner:** Of course they are subsidized. I think, as the president rightly said this morning, there are not any passenger services in the western world that are fully cost recovered. Indeed, both the Toronto-Havelock and the Mont-Joli-Ste-Foy routes are what we call experimental routes, and we have advised that as little capital be expended of those routes to enable the service to be operable and that they then be not made part of the basic network until they establish themselves.

**Mr. Ouellet:** So I gather from your remarks that they are a temporary reinstallment. These routes could be dropped again if the demand does not justify the route?

**Dr. Horner:** That is right.

**Mr. Ouellet:** There is another question. In the mandate of the Rail Passenger Action Force the force was asked to define and oversee a new rail passenger investment program with emphasis on the acquisition of new rolling stock. Have you made your recommendations?

**Dr. Horner:** Yes, we have. We have made the recommendations to the Minister. Obviously it is his prerogative to announce the government's response to those recommendations, but in essence we are talking about—which is pretty well evident—new locomotives and new long-distance, bilevel cars. I cannot stress too much that the real key to the long-term viability of VIA Rail is that new equipment.

**Mr. Ouellet:** You gave a written report to the Minister?

• 1545

**Dr. Horner:** "Report" may not be the right word, because we were asked not to have a report but to be active, and that we have done. Obviously, there is a written document to the Minister relative to the recommendations on the equipment.

**Mr. Ouellet:** I see. I would like to ask another question about your mandate. Your mandate was also to clarify and rationalize the costing charge imposed by CN and CP as well as VIA's own contribution to the cost in order to develop a new

[Traduction]

a quelques mois? Êtes-vous d'accord avec le rétablissement de ces services et en recommanderez-vous d'autres?

**M. Hugh Horner (président, Rail Passenger Action Force, VIA Rail):** Oui, nous sommes d'accord avec les rétablissements de services. Le ministre les a en fait décidés sur notre recommandation. Permettez-moi toutefois de vous rappeler que certains de ces services ont été rétablis provisoirement, et que s'ils ne sont pas suffisamment utilisés, ils devraient bien sûr être abandonnés.

**M. Ouellet:** A-t-on effectué une analyse des coûts des nouvelles lignes depuis leur rétablissement? À l'époque, un communiqué de presse déclarait que cela entraînerait des créations d'emploi et des répercussions directes et indirectes. Avez-vous étudié les nouveaux services, et plus particulièrement la ligne Toronto-Peterborough-Havelock, celle dont parlait ce matin mon collègue de Rivière-du-Loup? Ces lignes sont-elles rentables ou sont-elles subventionnées?

**M. Horner:** Bien sûr, elles sont subventionnées. Comme l'a dit, je crois le président ce matin, aucun service voyageurs en Occident n'est rentable. En fait, les parcours Toronto-Havelock et Mont-Joli-Ste-Foy sont exploités à titre expérimental; nous avons conseillé de ne dépenser sur ces lignes que le minimum indispensable à leur exploitation, et de ne pas les intégrer au réseau de base avant qu'elles n'aient prouvé leur utilité.

**M. Ouellet:** J'en déduis donc que leur remise en service est temporaire. Ces tronçons pourraient à nouveau être abandonnés si la demande est insuffisante?

**M. Horner:** C'est exact.

**M. Ouellet:** Une autre question. La Rail Passenger Action Force avait également pour mandat d'élaborer et de mettre en place un programme d'investissement dans le service voyageurs, programme dont le principal élément serait l'acquisition d'un nouveau matériel roulant. Avez-vous fait des recommandations?

**M. Horner:** Oui, nous avons fait nos recommandations au ministre. Il lui revient bien sûr de faire connaître la réponse du gouvernement à ces recommandations, mais elles portent essentiellement, et c'est évident, sur l'achat de nouvelles locomotives et de nouvelles voitures à deux niveaux pour les longs trajets. Je ne saurais trop insister sur le fait que la clé de la rentabilité à long terme de VIA Rail réside dans l'achat de ce nouvel équipement.

**M. Ouellet:** Avez-vous fait un rapport écrit au ministre?

**M. Horner:** «Rapport» n'est peut-être pas le mot juste, puisqu'on nous a demandé non pas de soumettre un rapport mais d'agir, et c'est ce que nous avons fait. Bien entendu, nous avons remis au ministre un document contenant nos recommandations en matière d'équipement.

**M. Ouellet:** Je vois. Je voudrais vous poser une autre question à propos de votre mandat. Vous deviez également définir et rationaliser les frais d'exploitation payés au CN et au CP, ainsi que la contribution de VIA aux frais d'exploita-

[Text]

costing arrangement. Were you successful in this venture, and does the Minister now have a miracle formula?

**Dr. Horner:** Mr. Chairman, the hon. member knows there are no miracles, but I would say that I think there is a better understanding and that the costing arrangement between VIA and the operating freight railroads is to be defined in legislation. That is probably the way it has to be. Our recommendation to the Minister, very strongly endorsed by VIA, is the things we hope will be in the new bill that gives VIA the legal status and the flexibility to move.

**Mr. Ouellet:** What is the expected saving from this new arrangement in terms of percentage?

**Dr. Horner:** I would say that, if you take three things into consideration—that is the transfer of employees from CN and CP to VIA, the acquisition of new rolling stock and new pulling power, and the legislative arrangement we are talking about relative to costs and other matters—the total costs VIA has now to endure should be cut by 50%.

**Mr. Ouellet:** You said 50%?

**Dr. Horner:** That is right.

**Mr. Ouellet:** But this does not mean the price VIA is now paying CN and CP will be reduced by 50%, because you are bringing two other aspects into the . . .

**Dr. Horner:** That is right, but a lot of the money VIA is paying CN, and CP also, relative to the present costing arrangement under that famous Costing Order R-6313 is in fact in maintenance, which you are going to reduce with new equipment; it is in fact with regard to how trains are operated and the costing formula. We are simply saying they should recover out-of-pocket expenses, and they should get in addition to that another payment based on performance.

**Mr. Ouellet:** When do you plan that this saving would occur, in four years, five years, seven years?

**Dr. Horner:** It will obviously be phased in. Some of that phasing in will occur as early as a year from now, and as we phase in not only the capital investment in rolling stock but as we phase in better maintenance and less maintenance, obviously that saving is going to come into play in year one, year two, and when you get the new rolling stock in three years you are going to have substantial savings on the *Transcontinental*.

I think it has to be understood that the most difficult year for VIA is going to be the year we are now in because of this transfer of employees, because of the rearrangement of budgets, because of a number of factors which will cause a fair amount of chaos in the marketplace, particularly in the labour marketplace, as we try to get it into a lean team that is going to provide the services at substantially less cost to the taxpayer.

**Mr. Ouellet:** May I ask, Mr. Chairman, if the mandate of the action force is now finished?

**Dr. Horner:** The mandate is in essence finished, and we are just wrapping things up now. We expect that all the people

[Translation]

tion, afin d'arriver à une nouvelle entente. Avez-vous réussi, et avez-vous proposé au ministre une formule miracle?

**M. Horner:** Monsieur le président, le député sait bien qu'il n'y a pas de miracle, mais je crois pouvoir dire qu'il y a une meilleure compréhension et que la question des frais d'exploitation entre VIA et les sociétés ferroviaires chargées du transport des marchandises sera définie dans la loi. C'est probablement ce qu'il faut faire. Notre recommandation au ministre, que VIA a vivement appuyée, porte sur ce qu'il faut à notre avis inclure dans la nouvelle loi pour donner à VIA un statut légal et une souplesse d'action.

**M. Ouellet:** Combien espère-t-on économiser, en pourcentage, grâce à cette nouvelle entente?

**M. Horner:** Je dirais que si l'on tient compte de trois éléments, c'est-à-dire du transfert des employés du CN et du CP à VIA, de l'achat de matériel roulant et de locomotives, et des dispositions législatives concernant les frais d'exploitation et autres aspects, VIA devrait voir ses frais baisser d'environ 50 p. 100.

**M. Ouellet:** Vous avez dit 50 p. 100?

**M. Horner:** C'est exact.

**M. Ouellet:** Mais cela ne veut pas dire que VIA paiera au CN et au CP 50 p. 100 de moins que ce qu'elle paie maintenant, car vous tenez compte de deux autres éléments . . .

**M. Horner:** C'est exact, mais une bonne partie de l'argent que verse VIA au CN, ainsi qu'au CP, dans le cas du présent contrat d'exploitation prévu par le fameux décret R-6313, couvre les frais d'entretien, qui diminueront avec la mise en service du nouvel équipement; cela a trait à l'exploitation des trains et à la formule de calcul des redevances. Nous disons simplement qu'il faut couvrir les dépenses directes et ajouter une redevance calculée d'après le rendement.

**M. Ouellet:** Quand, selon vous, devrait-on réaliser cette économie, dans quatre ans, cinq ans, sept ans?

**M. Horner:** Cela se fera bien sûr de façon progressive, et cela commencera dans un an, avec l'introduction graduelle du matériel roulant ainsi qu'avec l'amélioration et la réduction de l'entretien, les économies vont commencer dans la première année, la deuxième année, et avec la mise en service du nouveau matériel roulant dans trois ans, elles vont augmenter de façon considérable sur le parcours *Transcontinental*.

Il faut bien comprendre je crois que cette année sera l'année la plus difficile pour VIA à cause de la question du transfert des employés, à cause de la restructuration des budgets, à cause d'un certain nombre de facteurs qui vont bouleverser le marché, et surtout le marché du travail, lorsque nous essaierons de réduire les effectifs et de fournir les services à meilleurs prix pour le contribuable.

**M. Ouellet:** Puis-je demander, monsieur le président, si la mission du groupe d'action est maintenant terminée?

**M. Horner:** Nous avons essentiellement terminé notre mission et nous réglons maintenant les derniers détails. Les

[Texte]

who were involved . . . All of them, by the way, outside of the three members of the task force, were seconded either from other departments or other governments, and they will return to their other employment.

**Mr. Ouellet:** Thank you.

**The Chairman:** That is your time, but we are down to quality here this afternoon. You might as well get a crack at it now. But the next person is Mr. Cochrane, who has not really had his second round.

**Mr. Ouellet:** I have finished my questions with Dr. Horner.

**The Chairman:** I thought you might.

• 1550

**Mr. Ouellet:** I have some questions for Mr. Hanigan, but I am at ease. I could . . .

**The Chairman:** No, we will move pretty quickly.

**Mr. Ouellet:** Okay.

**The Chairman:** Because we are over on the second round time. Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** Thank you very much, Mr. Chairman.

One of the bits of information I gleaned this morning that I was not quite aware of was the fact that the transfer from Moncton is to the Quebec region and not to the corporate headquarters, which causes me greater concern.

**The Chairman:** He volunteered it, too.

**Mr. Cochrane:** Yes, you told me that. I appreciate the enlightenment, but I am concerned that this does not augur well for the future of the Atlantic region. Is there a plan or is there a desire from the board of directors of VIA to do away with the Atlantic region and do it all out of the Quebec region, making it eastern Canada?

**Mr. Franche:** The short answer, Mr. Chairman, is no.

**Mr. Cochrane:** In the long run, will I see evidence that this is not the fact? Shrugs do not show up on the tape.

**Mr. Franche:** No, I realize that. The answer is that there is no plan, whether hidden or otherwise, of having the Atlantic region disappear.

**Mr. Cochrane:** Okay.

Dr. Horner, a few of the concerns that I guess I have . . . You had a chance to visit Atlantic Canada, and I very much appreciated the opportunity you gave people in my constituency to talk to you and to meet with the task force. Did the task force give any thought to the regional structure with regard to VIA?

**Dr. Horner:** Yes, in the total context I think we agree with the president that the Atlantic region should remain as is. We have our own view with regard to maintenance in the Atlantic region. Our view is that the maintenance might well be looked at being done in the City of Moncton, as opposed to building anything in Halifax.

[Traduction]

personnes qui ont participé . . . À propos, tous les membres, sauf trois, étaient détachés d'autres ministères ou d'autres gouvernements, et ils retourneront à leurs postes.

**M. Ouellet:** Merci.

**Le président:** Votre temps est écoulé, mais la qualité est vraiment bonne cet après-midi. Alors allez-y. Mais c'est en fait au tour de M. Cochrane, qui n'a pas vraiment eu de deuxième tour.

**M. Ouellet:** Je n'ai plus de questions pour M. Horner.

**Le président:** Je pensais que vous en auriez peut-être.

**M. Ouellet:** J'ai des questions pour M. Hanigan, mais cela ne fait rien. Je pourrais . . .

**Le président:** Non, nous irons vite.

**M. Ouellet:** D'accord.

**Le président:** Nous avons débordé au deuxième tour.

**M. Cochrane:** Merci beaucoup, monsieur le président.

L'une des choses que j'ai apprises ce matin, c'est que les opérations de Moncton seraient transférées à la région de Québec et non au siège social, ce qui m'inquiète davantage.

**Le président:** Il l'a dit de son plein gré.

**M. Cochrane:** Oui, vous me l'avez dit. J'apprécie le renseignement, mais j'ai peur qu'il soit de mauvais augure pour l'avenir de la région Atlantique. Le Conseil d'administration de VIA envisage-t-il ou désire-t-il se retirer de la région Atlantique et consolider à Québec les opérations de l'Est?

**M. Franche:** En un mot, monsieur le président, non.

**M. Cochrane:** Vais-je avoir la preuve, à long terme, que ce n'est pas le cas? Les hausses d'épaules ne figurent aux comptes rendus.

**M. Franche:** Non, j'en suis conscient. Il n'y a pas de projet, secret ou autre, de suppression des opérations dans la région Atlantique.

**M. Cochrane:** Très bien.

M. Horner, j'ai quelques questions qui . . . vous avez eu l'occasion de vous rendre dans les provinces maritimes, et je vous suis reconnaissant d'avoir permis à mes électeurs de vous rencontrer vous et les autres membres de votre groupe de travail. Le groupe de travail a-t-il étudié la structure régionale du point de vue de VIA?

**M. Horner:** Oui, pour l'ensemble, nous sommes d'accord, je crois, avec le président, pour le maintien de la situation dans la région Atlantique. Nous avons notre propre avis quant à l'entretien dans cette région. Nous estimons qu'il faudra peut-être envisager de faire l'entretien à Moncton, plutôt que de construire des installations à Halifax.

[Text]

**Mr. Cochrane:** You are a glimmer of hope there. Thank you. Has there been any action taken on that recommendation as of yet?

**Dr. Horner:** No, because those recommendations are quite recent and we have not had a response to them.

**Mr. Cochrane:** And that is a recommendation leaving the task force to the department?

**Dr. Horner:** To the Minister, yes.

**Mr. Cochrane:** Thank you.

**Mr. Benjamin:** Do not hold your breath.

**Mr. Cochrane:** No.

With regard to the lines that are being maintained, you made reference to the Havelock to Toronto or Peterborough line, and you talked about minimum capital expenditure. I am concerned, I guess, because what goes somewhere does not have a chance to come to my area or does not have a chance to enhance the whole system. I am also concerned that we are taking cuts in some areas that are somewhat drastic to save a bit of money. I am wondering, what is a reasonable or minimal capital expenditure associated with the re-institution of that line on a temporary trial basis?

**Dr. Horner:** I think the amount that is necessary to bring the track up to a reasonable rate of speed. Quite frankly, we are not talking very rapid speed; we are talking 40 miles per hour. Do not ask me what that is in kilometres, but . . .

**Mr. Cochrane:** I could ask you what it is in dollars, I guess, is what I would like—approximately.

**Dr. Horner:** Between \$3 million and \$5 million.

**Mr. Cochrane:** Okay. Not okay, but I understand. That obviously is not a happy thought for you, Mr. President?

**Mr. Franche:** Questions of thoughts being happy or not happy do not have much to do with the presidency in that sense.

**Mr. Cochrane:** You are able to live with that decision?

**Mr. Franche:** I think we are doing the work right now we have to. Most of the work is probably complete by now.

**Mr. Cochrane:** And we are cutting some positions in Moncton to save \$430,000 supposedly on a permanent basis. Some of that money obviously is going into a capital improvement in an area that may be a very temporary service.

**Mr. Franche:** There is a difference between a capital improvement, which is a small one-shot deal, and a saving that recurs and recurs year after year; obviously that is part of it. So in that sense whether you invest money or not in Toronto or Havelock, you would carry out what we want to carry out in Moncton in reducing that type of work.

[Translation]

**M. Cochrane:** Voilà une lueur d'espoir. Merci. A-t-on déjà donné suite à cette recommandation?

**M. Horner:** Non, nos recommandations sont récentes et nous n'avons pas encore eu de réponse.

**M. Cochrane:** Et c'est ce qu'a recommandé le groupe de travail au ministère?

**M. Horner:** Au Ministre, oui.

**M. Cochrane:** Merci.

**M. Benjamin:** Ne retenez pas votre souffle.

**M. Cochrane:** Non.

A propos du rétablissement de certaines lignes, vous avez mentionné le trajet Havelock—Toronto ou Peterborough, et vous avez parlé d'un investissement minimum. Cela m'inquiète parce que ce que l'on consacre à une région ne peut pas aller à la mienne ni ne peut améliorer l'ensemble du système. Je vois également avec inquiétude que, dans certaines régions, on prévoit d'importantes réductions pour réaliser des petites économies. Je voudrais savoir ce qui représente un investissement raisonnable ou minimum dans le cas du rétablissement temporaire d'une ligne de chemin de fer?

**M. Horner:** Je pense que c'est le montant nécessaire pour permettre de rouler à une vitesse raisonnable sur la voie en question. Et franchement, il ne s'agit pas de grande vitesse, mais de 40 milles à l'heure. Ne me demandez pas ce que cela représente en kilomètres, mais . . .

**M. Cochrane:** Je pourrais peut-être vous demander ce que cela représente en dollars, à peu près.

**M. Horner:** De 3 à 5 millions de dollars.

**M. Cochrane:** Bon. Non, ce n'est pas bon, mais je comprends. Cela ne doit évidemment pas vous réjouir, monsieur le président?

**M. Franche:** Mon rôle de président n'est pas vraiment de me réjouir ou non.

**M. Cochrane:** Acceptez-vous cette décision?

**M. Franche:** Je pense que nous faisons ce que nous devons faire pour le moment. Les travaux sont sans doute pratiquement terminés.

**M. Cochrane:** Et l'on élimine des postes à Moncton pour économiser 430,000 dollars, supposément de façon permanente. Une partie de cet argent est de toute évidence consacrée à l'amélioration d'installations à l'utilité peut-être très temporaire.

**M. Franche:** Il y a une différence entre le coût d'une amélioration aux immobilisations, qui n'est payé qu'une fois, et une économie réalisée chaque année; il faut évidemment en tenir compte. Ainsi, que l'on investisse de l'argent ou non à Toronto ou Havelock, il est certain que l'on mettra en place les dispositions nécessaires pour réduire ce genre de travail à Moncton.

[Texte]

• 1555

**Mr. Cochrane:** But the pressure is greater, obviously, as you look at one-time expenditures causing pressure on your budget.

**Mr. Franche:** The more difficult your level of funding is, the greater the pressure is. That is obvious. But when you come to operating expenses, whether the pressure is there or not, as management I think it is our responsibility to see if there is any way we can reduce our operating costs; and that is what we have done in Moncton.

**Mr. Cochrane:** I have not asked for the specific figures of the transfer, because I presume you have them and I trust they justify, supposedly, what has happened. I do not think it is fair to ask the president of the corporation for those figures. I think that is somewhere down the line and I will get them eventually.

Obviously I want to see the Atlantic area and the region enhanced, and I am concerned with what has happened. It looks to me as if it is an erosion and the beginning of a process that I will find very distasteful and that I will object to very strongly. I want to make that very clear.

I would like to see, obviously, an enhancement of the position of VIA Rail in Atlantic Canada. I think Maritimers have a different... not a different attitude, but a healthy attitude. We have a tendency to reinvest in our own; and if we feel VIA is a significant contributor to our economy, we will have a tendency to cater more to that service. I think it is a relationship that has developed over time. What I have seen lately I do not think will necessarily enhance that.

There is going to be a strong reaction, I am told. Obviously the decision is final, so there is really no avenue open for me to represent my people when they react strongly to the erosion of the jobs we have seen in the last couple of days. I am asking you, I guess, for advice.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, our decision from that point of view is final.

I would like to say, if the chairman will allow, that on the other hand, with the restoration of new services, we did create jobs in the area. We have created 85 jobs in Atlantic Canada, of which 60 are in Moncton. To be more specific—and I am quoting from memory—there are 25 on-board service jobs in Halifax, 55 on-board service jobs in Moncton, and 5 “management” or semi-management jobs, such as clerks, secretaries, and middle-management jobs that have been created in the area.

Yes, there is a loss of 21 jobs, against those 85, or 60 in Moncton. So overall there is still a net gain. So I guess we have not diminished our presence. We have increased our presence, in that sense.

**Mr. Cochrane:** I am certainly all in favour of a greater increase in your presence. I find it difficult to go two steps forward and slide back half of one each time. That is slow progress.

[Traduction]

**M. Cochrane:** Cependant, il est certain que les dépenses ponctuelles exercent une plus grande pression sur votre budget.

**M. Franche:** Plus on éprouve des difficultés en ce qui concerne le niveau de financement, plus la pression est grande. C'est évident. Cependant, dans le cas des dépenses d'exploitation, il est certain qu'il incombe à la direction d'essayer de les réduire. C'est ce que nous avons fait à Moncton.

**M. Cochrane:** Je ne vous ai pas demandé de me donner le détail des chiffres en ce qui concerne le transfert, car je suppose que vous les avez et qu'ils sont justifiés. Je ne crois pas qu'il soit juste de demander ces chiffres au président de la société. Je suppose que je les obtiendrai à un moment ou à un autre.

Il est certain que je veux voir prospérer la région de l'Atlantique et je me préoccupe de ce qui s'est passé. Il me semble que l'on assiste ici au début d'un processus d'érosion que je trouve inacceptable et auquel je m'opposerai dans les termes les plus énergiques. Je veux que cela soit bien compris.

Il est certain que je voudrais voir s'améliorer la situation de VIA Rail dans les provinces de l'Atlantique. Les gens des Maritimes ont une attitude différente... en fait une attitude très saine. Nous avons tendance à réinvestir chez nous et si nous estimons que VIA Rail contribue de façon importante à notre économie, il est certain que nous appuierons davantage ce service. Il s'agit là de rapports qui se sont établis au cours d'une longue période. Or, ce qui s'est passé dernièrement n'améliore pas les choses.

On me dit que la réaction sera assez forte. Evidemment la décision est sans appel, et je n'ai par conséquent aucun recours lorsque je présente les doléances de mes électeurs contre cette érosion en matière d'emplois à laquelle nous avons assisté au cours de ces derniers jours. Je suppose que ce que je voudrais de votre part, ce sont des conseils.

**M. Franche:** Monsieur le président, notre décision à cet égard est irrévocable.

Cependant, à la suite de l'établissement de nouveaux services, nous avons créé des emplois dans la région. En fait, nous avons créé 85 emplois dans les provinces de l'Atlantique dont 60 à Moncton. Pour être plus précis, et je cite de mémoire, il s'agit de 25 membres du personnel roulant à Halifax, de 55 à Moncton et de 5 postes de gestion ou semi-gestion—commis, secrétaires et cadres moyens—qui ont été créés dans cette région.

Il est certain qu'il y a une perte de 21 emplois à côté de ces 85 nouveaux emplois créés, dont 60 à Moncton. Par conséquent, tout compte fait, il y a quand même eu augmentation. Notre présence dans la région n'a par conséquent pas diminué, bien au contraire.

**M. Cochrane:** Je suis certainement en faveur d'une plus grande présence de VIA Rail dans la région. Je trouve simplement qu'il est difficile d'imaginer une situation où l'on

[Text]

**Mr. Franche:** That is the tango.

**Mr. Cochrane:** I guess what I would ask for in the future . . . I know you have some decisions to make, and I know some of the areas you will be looking at. A while ago we lost our night shift with the TSO. It is being done in Montreal. I would hope as you look at the future and the things you are mandated to do and to look at you would look at the possibility that some things can travel from central Canada easterly or westerly. That kind of possibility I think should certainly be looked at very strongly to enhance the position of VIA Rail in Atlantic Canada, particularly in Moncton, to nurture an economy that could benefit greatly from that kind of thing. So I would like to request that be taken into consideration very seriously. I know it was this time. Unfortunately the decision was not one to my liking. But maybe the next time the factors will be a little different. I look forward to that kind of positive exposure in Atlantic Canada to VIA Rail.

**The Chairman:** The clerk has informed me, Mr. Franche, that you wanted to amplify or clarify a question you gave Mr. Baker this morning, and this would be a good time to do it.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, all I want to do is enlighten the committee on Mr. Baker's question on the connections with CN Marine. During lunchtime we have been in contact with CN Marine, and I will ask Mr. Bert Guiney to explain what has transpired, for the record. It is a complex story which has to be read into the record. Mr. Guiney please.

• 1600

**Mr. Guiney:** Mr. Chairman, we have looked at the schedules provided by CN Marine and the schedule that VIA Rail operates now and will operate at the change of timetable on June 1. At this point in time the schedule of CN Marine that commenced on January 3 and continues until June 30 provides for a connection with the VIA train arriving at North Sydney at 2251 and connects with the ferry at 2330 hours Atlantic time. Beginning with the summer schedule and in order to accommodate tourists, the schedule of CN Marine changes dramatically and almost on a daily basis, so it is very difficult to have a train that is anchored to a departure time from Montreal making a connection with other trains in Montreal, including the western *Canadian*, to arrive at various times in North Sydney. Some of the examples are: On July 1, 2, 3, 4, 5, 27, 28, 29, 30, 31 and throughout the month of August, there are three sailings from North Sydney. Again, the last sailing in the evening, 2330, will connect with the VIA train. However, on July 6, 13, 15, 17, 20, 22, and 25 the departure from North Sydney, where there are three sailings per day, at 0800, 1000 and 1700, there will be no connection.

**The Chairman:** We are not going to get the whole summer timetable here are we, because . . .

[Translation]

fait deux pas en avant et un pas en arrière chaque fois. Le progrès, de cette façon, n'est pas très rapide.

**M. Franche:** C'est comme dans le tango.

**M. Cochrane:** Je sais que vous allez prendre certaines décisions, j'en connais les domaines également. Il y a quelque temps, nous avons perdu le poste de nuit à cause du BST et du fait que le travail se fait à Montréal. J'espère que lorsque vous envisagerez l'avenir de la société, et ceci dans le cadre de votre mandat, vous envisagerez la possibilité de décentraliser vers l'Est ou l'Ouest. Cela améliorerait la situation de VIA Rail dans les provinces atlantiques, particulièrement à Moncton, où l'économie bénéficierait de ce genre d'initiative. J'aimerais donc que vous traitiez ces remarques avec la plus grande attention. Je sais que c'est comme cela que vous avez étudié le cas qui nous occupe, mais malheureusement la décision à laquelle vous êtes arrivés ne m'a pas plu. Espérons que la prochaine fois les choses seront différentes. J'envisage en effet favorablement tout accroissement de la présence de VIA dans les provinces atlantiques.

**Le président:** Monsieur Franche, le greffier m'informe que vous vouliez préciser certains points de la réponse que vous avez donnée à la question de M. Baker ce matin. Il serait opportun de le faire maintenant.

**M. Franche:** Monsieur le président, je voulais simplement éclairer les membres du Comité à la suite de la question de M. Baker concernant les rapports entre VIA Rail et CN Marine. Nous avons communiqué avec CN Marine au cours du déjeuner et je demanderai à M. Bert Guiney de vous informer des résultats de cette discussion. Il s'agit là de quelque chose de complexe et par conséquent M. Guiney vous lira les renseignements obtenus pour que ceux-ci figurent dans le compte rendu des délibérations. Monsieur Guiney.

**M. Guiney:** Monsieur le président, nous avons étudié les horaires de CN Marine et de VIA Rail pour la période actuelle et au moment du changement d'horaire, le 1<sup>er</sup> juin. L'horaire actuel de CN Marine est entré en vigueur le 3 janvier et restera le même jusqu'au 30 juin. Celui-ci prévoit une correspondance avec le train de VIA arrivant à North Sydney à 22h51 et avec le traversier de 23h30, heure de l'Atlantique. Au cours de l'été, et afin de satisfaire la clientèle, l'horaire de CN Marine varie de façon très importante et presque quotidiennement. Cela rend très difficiles les correspondances de trains ayant une heure de départ fixe à Montréal avec d'autres trains, y compris le Canadien venant de l'Ouest. Ainsi, les 1<sup>er</sup>, 2, 3, 4, 5, 27, 28, 29, 30, 31 juillet et pendant tout le mois d'août, il y a trois départs de traversier à partir de North Sydney. Le dernier départ du traversier en soirée, à 23h30, est prévu pour permettre la correspondance avec un train de VIA. Cependant, les 6, 13, 15, 20, 22 et 25 juillet, la correspondance ne se fait pas à North Sydney avec les traversiers de CN Marine qui quittent le port à 08 heures, 10 heures et 17 heures.

**Le président:** Je suppose que nous n'allons pas devoir passer en revue tout l'horaire d'été n'est-ce pas.

*[Texte]*

**Mr. Guiney:** Unfortunately it changes every day, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I think this is a little more detailed than I thought, and if it is this detailed then I think, in fairness to Mr. Baker who is not even here, that hopefully someone could write him a letter. Unless there is something really pertinent, and what is the word, in principle to be clarified, I think the details should go to him.

**Mr. Franche:** The only point finally to all of this, Mr. Chairman, is that we have a very set anchor time . . .

**The Chairman:** They change.

**Mr. Franche:** —and they change all the time.

**The Chairman:** So you cannot meet . . .

**Mr. Franche:** We cannot do it.

**The Chairman:** I was not there when he asked the question, but he obviously was wondering why the train did not connect with the ferry, which is usually a pretty basic question. Yes, Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** Just a comment. I think that is an excellent answer and very logical. I think that is accepted by the committee as being just a fact of life in summertime—and I live near the ferry . . .

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Cochrane:** It goes regularly, and it changes, as you say, if it meets the crowd. And you certainly could not have a train trying to respond to that kind of a situation.

**The Chairman:** No. The first part of the answer was the generality of it. When you got into the timetable that was the time to move onto Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, before you start the clock on me, I take it we are now combining two witnesses in order to try to save time. But I presume we sort of have five minutes with VIA Rail and 10 or 12 with Dr. Horner.

**The Chairman:** You and Mr. Ouellet are the official spokesmen for your respective parties and we are pretty progressive and liberal in the interpretation of the rules. So just take your head of steam and start in.

**Mr. Benjamin:** Okay.

**The Chairman:** There could be a technical objection about Mr. Horner answering for the task force. I mean, you have all sorts of interesting procedural points if we really were being a little provocative today. And of course we are not.

**Mr. Benjamin:** I would like to complete a couple or three questions with the VIA Rail people and I would like to ask Dr. Horner a couple.

**The Chairman:** Well sir, I am going to let you have lots of latitude, and Mr. Ouellet, and I know there is one, Mr.

*[Traduction]*

**M. Guiney:** Malheureusement cela change tous les jours, monsieur le président.

**Le président:** Je vois que vous nous avez préparé des renseignements de façon peut-être un peu plus détaillée que ce à quoi je m'attendais. Par conséquent, je suppose qu'il conviendrait plutôt de communiquer ces renseignements par écrit à M. Baker, qui n'est d'ailleurs pas ici en ce moment. À moins qu'il n'y ait quelque chose de vraiment pertinent à clarifier, je crois que ces détails s'adressent à lui.

**M. Franche:** La seule chose à bien préciser, monsieur le président, c'est que nos heures de départ sont fixes.

**Le président:** Et c'est leur horaire qui change.

**M. Franche:** Tout le temps.

**Le président:** Et vous ne pouvez pas, par conséquent . . .

**M. Franche:** Non.

**Le président:** Je n'étais pas ici lorsque la question a été posée, mais je suppose que les députés se demandaient pourquoi le train n'assurait pas la correspondance avec le traversier, ce qui est malgré tout une question assez simple. Monsieur Cochrane.

**M. Cochrane:** Un commentaire. Je trouve que la réponse est excellente et très logique. Le Comité peut accepter cette explication. Il s'agit là tout simplement d'un de ces cas où l'on ne peut rien faire, pendant l'été. J'habite près du traversier.

**Le président:** Oui.

**M. Cochrane:** Les traversées sont régulières, mais l'horaire est modifié pour tenir compte de la clientèle. Il est certain que vous ne pourriez vous adapter à ce genre de situation.

**Le président:** Non. Dans la première partie de votre réponse, vous nous avez donné une idée générale de la situation. Mais lorsque vous entrez dans les détails de l'horaire, je crois qu'il est temps de donner la parole à M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, avant que vous ne commenciez à compter mon temps, j'aimerais savoir si nous avons deux témoins à la fois aujourd'hui pour gagner du temps. Je suppose que nous disposons de cinq minutes pour poser des questions aux représentants de VIA Rail et de 10 à 12 minutes en ce qui concerne M. Horner.

**Le président:** Vous-même ainsi que M. Ouellet êtes les porte-parole officiels de vos partis et nous sommes très progressistes et libéraux dans l'interprétation des règlements. Par conséquent allez-y.

**M. Benjamin:** D'accord.

**Le président:** On pourrait peut-être s'opposer du point de vue technique à ce que M. Horner réponde au nom du groupe de travail. Mais évidemment nous ne voulons pas agir de façon provocante.

**M. Benjamin:** J'aimerais poser deux ou trois questions aux représentants de VIA Rail et deux questions à M. Horner.

**Le président:** Vous avez toute la latitude voulue. M. Ouellet et moi-même savons que M. Plourde voudrait prendre la parole

[Text]

Plourde, who has indicated a third round. I hope members will remember the bells are going to ring at 5.45 p.m. for a vote, which will terminate this meeting. We had a long morning. Now Mr. Gormick is here from Transport 2000. I just do not know if we are going to be able to conclude this session and avoid coming back tonight at 8 p.m., but let us see how we go. I am just throwing that little thing out in the wind.

**Mr. Benjamin:** I know you have an 8 p.m. bedtime, Mr. Chairman, but sometimes . . .

**The Chairman:** Fire away, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, further to what I was asking this morning of VIA Rail on the matter of equipment. We went to the LRC and the new equipment purchases—God knows when they will start—but you are faced with having to acquire additional equipment, particularly during the summer months. Can you tell us what your program is for leasing equipment—and I presume it is almost totally from Amtrak, together with perhaps the odd locomotive? What is your situation for this summer? How many units are you going to lease and from whom, what kind of leases are they and what is the cost? You can give me a total ballpark figure for the cost of your leasing this summer.

• 1605

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, we are not leasing any equipment this summer because Amtrak, like us, needs every piece of equipment during the summer. Is this correct? We do, on occasion, lease locomotives from CN, those which can operate at the speeds at which we want to operate, but this is the extent of the leasing we do; and we lease more or less when we run short of locomotives. There is no leasing from anywhere else; the only source would be Amtrak. They are like us; they are very busy in the summer.

**Mr. Benjamin:** We were given to understand, a year or so ago, that VIA would be faced with the failure to start acquiring new rolling stocks, particularly transcontinental, and faced with having to lease equipment. I presumed then that the only times you would be able to do that would be in the fall, winter and spring, when you would not need it.

**Mr. Franche:** The only time we can lease equipment from Amtrak is in the fall and spring. Even around Christmas time, they need it also, just like us.

**Mr. Benjamin:** All right, that means we make do with what you have.

I want to go a little further on the Calgary/Edmonton thing which Mr. Taylor raised. We raised this last year, the year before, and the year before and I would like to get further comment from Dr. Horner on this as well. Is Canadian Pacific still insisting that they need \$14 million to complete reasonable and proper trackage and other facilities from south Edmonton to the CN station? Is that still the amount of money which is being asked for?

**Mr. Franche:** Yes . . .

[Translation]

au troisième tour. J'espère que les membres se souviennent que la cloche sonnera à 17h45 pour nous appeler au vote. La séance devra par conséquent prendre fin à cette heure-là. Notre matinée a été longue. M. Gormick est ici comme représentant de Transport 2000. Je ne sais pas si nous pourrions terminer ou si nous devrions revenir à 20 heures ce soir. Nous pouvons voir comment les choses se passent.

**M. Benjamin:** Je sais que vous allez vous coucher à 20 heures, monsieur le président, mais parfois . . .

**Le président:** Allez-y, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais poser d'autres questions à la suite de celles que j'ai déjà posées ce matin à VIA Rail au sujet de l'équipement. Nous avons parlé des LRC et des nouveaux achats d'équipement, et Dieu seul sait quand ils auront lieu, mais il est certain que vous devrez obtenir de l'équipement supplémentaire, particulièrement au cours des mois d'été. Quel est votre programme de location. Je suppose que vous louez presque totalement à Amtrak. Quelle situation prévoit-on pour cet été? Combien d'unités allez-vous louer, à qui, quels contrats seront signés et quel en sera le coût? Pouvez-vous me donner un chiffre approximatif global pour l'équipement que vous devrez louer cet été.

**M. Franche:** Monsieur le président, nous ne louerons aucun équipement cet été, étant donné qu'Amtrak, comme nous, a besoin de tout ce matériel au cours de cette période. Est-ce exact? Parfois, nous louons des locomotives du CN, pourvu qu'elles puissent fonctionner aux vitesses que nous exigeons. Nous ne louons que lorsque nous manquons de locomotives, et notre seule source de location est Amtrak, qui, comme nous, a besoin de tout son équipement en été.

**M. Benjamin:** On nous avait fait comprendre il y a un an environ que VIA, ne pouvant acquérir du nouveau matériel roulant, particulièrement dans le cas du transcontinental, serait obligé de louer son équipement. Je suppose que le seul moment où vous pourriez louer serait à l'automne, en hiver et au printemps, alors que vous n'en avez pas besoin.

**M. Franche:** Ce n'est qu'à l'automne et au printemps que nous pouvons louer de l'équipement d'Amtrak. Pendant la période de Noël, Amtrak utilise tout son matériel, comme nous.

**M. Benjamin:** Cela signifie que nous devons nous satisfaire de ce que nous avons.

J'aimerais poursuivre davantage la question que M. Taylor a posée au sujet du parcours Calgary-Edmonton. Nous avons soulevé cette question l'année passée, l'année précédente et l'année d'avant, et j'aimerais recueillir les propos de M. Horner à ce sujet également. Le Canadien Pacifique exige-t-il toujours 14 millions de dollars pour terminer les voies et d'autres installations sur la portion du parcours Edmonton sud jusqu'à la gare du CN? Est-ce là encore le montant qui est demandé?

**M. Franche:** Oui.

## [Texte]

**Mr. Benjamin:** Although probably it is western Canada which has the main and perhaps the only high speed corridor that makes some sense, if you are going to run people from Calgary on a train at 80 or 90 miles an hour—I presume you have put in signal systems and crossing protection—and then dump them off in south Edmonton, they are not likely to get on the train. Unless the downtown-to-downtown concept is implemented, the high-speed corridor goes down the drain. What are VIA Rail's desires on this? What costs are VIA Rail faced with, or anybody else, if you do that downtown-to-downtown CNR station in Edmonton?

**Mr. Franche:** In the past, it was correct that CPR had requested roughly \$16 million, which we said was too expensive. We went to the CTC, there was a hearing on the service and it was decided that we would operate out of south Edmonton. At the moment, CP has moved out of the area. We have not gone back in terms of the cost at which we go into downtown Edmonton, because the recommendation of the rail passenger action force was to look at the discontinuance of the service which saves us roughly \$2.5 million a year. That is a fact. As I explained this morning, there is good bus service, good airplane service, and a good highway. The route itself is in pretty bad shape, the route being the tracks in terms of their speed; we have not looked at it in terms of a high speed in the classical sense of what high speed rail is all about, except when we did our corridor study for the two corridors of Edmonton/Calgary and Quebec-Windsor. That is all.

**Mr. Benjamin:** Therefore, it has been let go by default.

Dr. Horner, would you agree that is a logical high-speed corridor considering the geography, population, etc.? Did your group look into the costs, such as whether or not they were justified and reasonable? I am referring to the downtown CNR station in south Edmonton. Is it not correct that, even without a passenger train service, there is going to have to be a large expenditure on crossing protections and some new signal systems on that line for freight service?

• 1610

**Dr. Horner:** Well, I think a number of factors, Mr. Chairman, are related to that line.

First of all a former Minister of Highways in Alberta built a very excellent four-lane highway. And then another Minister, being myself, did a study of the cost of doing something with a rapid transit idea between Calgary and Edmonton. Because of the nature of the road work which is basic to western Canada, the grid system under which we surveyed and the road allowances there, the cost in 1977 was \$500 million. A more recent study done by the province shows the cost to be substantially higher. So I think, down the road, having regard to the recent report put out by the province, what would be required—if it was to come to pass—would be a dedicated line, probably electrified, hooking to the light rail transit systems in

## [Traduction]

**M. Benjamin:** Même si c'est sans doute dans l'Ouest que le corridor à haute vitesse est justifié, il est certain que le public n'empruntera pas le train entre Calgary et Edmonton si l'arrivée à Edmonton se fait à Edmonton sud et non au centre-ville. Il s'agit de trains qui circulent à 80 ou 90 milles à l'heure—et je suppose que toute la signalisation et les passages à niveaux sont prévus à cet effet... A moins d'avoir un parcours de centre-ville à centre-ville, il ne sert à rien d'avoir un corridor à haute vitesse. Que désire faire VIA Rail à ce sujet? Quel serait, pour VIA Rail ou pour toute autre société, le coût de la mise en place de ce service reliant les deux centres-villes?

**M. Franche:** Dans le passé, CP avait demandé environ 16 millions de dollars. Nous estimions à l'époque que c'était une somme trop importante. Nous avons demandé des audiences devant la CTC, et la décision prise par cet organisme était que nous devrions fonctionner à partir d'Edmonton sud. À l'heure actuelle, le CP s'est retiré de cette région. Nous n'avons pas fait d'autre évaluation des coûts au cas où le service serait offert jusqu'au centre-ville d'Edmonton, parce le groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs avait recommandé l'élimination de ce service, ce qui aurait permis de réaliser des économies de 2,5 millions de dollars environ par an. C'est un fait. Comme je l'ai dit ce matin, il existe un bon service d'autobus, d'avions, et la route est en bon état. Quant aux voies, elles sont en assez mauvais état, ce qui empêche l'utilisation de trains rapides. Nous avons étudié la question du transport rapide par rail dans le cadre de notre étude des deux corridors Edmonton-Calgary et Québec-Windsor. Nous n'avons rien fait d'autre depuis.

**M. Benjamin:** Par conséquent, la situation s'est détériorée parce qu'on a rien fait.

M. Horner, n'êtes-vous pas d'accord que ce parcours représenterait logiquement un bon choix de corridor à haute vitesse, si l'on tient compte de la géographie, de la population, etc.? Votre groupe a-t-il étudié le coût de la mise en oeuvre d'un tel corridor? Serait-il justifié et raisonnable? Je veux parler de la gare du CN à Edmonton sud. N'est-il pas exact que même sans service voyageurs, il faudra faire des dépenses importantes pour les passages à niveau et la nouvelle signalisation, à cause du service marchandises.

**M. Horner:** Il faut tenir compte de différents facteurs.

Tout d'abord, un ancien ministre de la Voirie de l'Alberta a construit une excellente autoroute à quatre voies. Ensuite un autre ministre, moi-même, a fait l'étude des coûts que représenterait la construction d'une voie de transit rapide entre Calgary et Edmonton. Étant donné le genre d'infrastructure qu'il faudrait mettre en place et qui est caractéristique de l'Ouest du Canada, les coûts évalués en 1977 s'élevaient alors à 500 millions de dollars. Une étude plus récente réalisée par la province fait état de coûts considérablement plus élevés. Par conséquent, étant donné le rapport récent de la province, ce que l'on pourrait envisager est une ligne spéciale, sans doute électrifiée, reliée au transport urbain des deux villes. Cela

## [Text]

both cities. Then you get away from the additional crossing, if you like, across the North Saskatchewan in Edmonton.

I see down the road this as the solution if you want a rapid transit between Edmonton and Calgary by rail. It should be dedicated, it should be electrified, it should be protected and it should hook onto the two rapid transit systems in the two cities. My understanding from the Minister responsible in Alberta is that they are going to move to protect the land between Airdrie and Calgary and between Leduc and Edmonton to try and make that happen in the future.

**Mr. Benjamin:** Were you able to get any kind of reconciliation as between the Economic Development Minister, Hugh Planche, in the provincial government in Edmonton? He has been working on this idea for three years and the numbers in terms of ridership for a high-speed rail line are still there. On the other hand, Mr. Moore, the Minister of Transportation, does not think there would be enough riders to justify it. Were you able to get any kind of reconciliation out of the provincial government people on this matter?

I have been given to understand that highway number 2, Edmonton to Calgary, has almost reached its capacity, and the provincial government is faced with hundreds of millions of dollars to expand that capacity or to make another divided highway. Now did you look into this at all when you were meeting with the Alberta officials and others?

**Dr. Horner:** Well, obviously, with my background, we have talked with them about that particular thing. I do not think you will see, other than in partial segments, a major expansion of so-called highway 2. What has happened in Alberta is that additional north-south highways—one is 21 and the other is 22—on either side of the main corridor, if you like, have now or are being built to expanded standards. They will take a lot of traffic off the central-corridor divided highway.

I think, in fact, there really is not a division of opinion within the Government of Alberta, rather a difference as to whose responsibility it is. The Minister of Transport in Alberta obviously has to provide all those crossings every couple of miles. They are a very, very expensive proposition but are absolutely essential, given the experience we have had in the past few years with car or automobile or truck-train collisions, and that has not been a good record.

**Mr. Benjamin:** Well, I thought the CTC and the railroads and the local municipality were more responsible for the matter of crossing protections and grade separations and that the province made some contribution. This is going to have to occur sooner or later anyway as long as the railway line is there. It just seems to me, Dr. Horner, that a good bet and a good opportunity has been missed and is now delayed for God knows how many years.

• 1615

Do you continue to give input, yourself or your group, to the Minister, or has your mandate totally expired? Are you on the board of directors of VIA Rail or what?

## [Translation]

permettrait d'éviter la traversée de la rivière Saskatchewan nord à Edmonton.

Par conséquent, cela serait une solution viable dans le cas où l'on voudrait un système de transit ferroviaire rapide entre Edmonton et Calgary. Il devrait s'agir d'une voie réservée, électrifiée, protégée et reliée aux systèmes de transport urbain rapide des deux villes. Si je ne me trompe, le ministre albertain compétent aurait parlé d'acheter les terres entre Airdrie et Calgary, et Leduc et Edmonton, pour permettre justement une telle possibilité à l'avenir.

**M. Benjamin:** A-t-il été possible de favoriser un rapprochement entre le ministre provincial du Développement économique, M. Hugh Planche, qui est, depuis trois ans en faveur de la construction de cette voie ultra rapide à cause de la clientèle possible et, d'autre part, le ministre des Transports, M. Moore, qui estime que ce parcours ne sera pas suffisamment fréquenté?

Si je comprends bien, en effet, l'autoroute numéro deux d'Edmonton à Calgary aurait atteint sa charge maximum, et le gouvernement provincial devrait dépenser des millions de dollars pour l'agrandissement de cette autoroute ou la construction d'une autre autoroute à plusieurs voies. Avez-vous étudié cette question lorsque vous avez rencontré, entre autres, les hauts fonctionnaires albertains?

**M. Horner:** Il est certain, étant donné mes antécédents, que j'ai discuté de cette question. Je ne crois pas qu'il faudrait s'attendre à un agrandissement considérable de l'autoroute numéro deux, sauf sur certains segments. Des autoroutes supplémentaires, nord-sud, les autoroutes 21 et 22, ont été ou sont construites de part et d'autre du corridor principal selon des normes plus élevées. Elles absorberont une bonne partie du trafic qui emprunte à l'heure actuelle le corridor central.

En fait, je ne crois pas qu'il y ait de divergences d'opinions au sein du gouvernement albertain sur ces questions; il y a peut-être un problème de compétence. Le ministre du Transport albertain doit évidemment prévoir la construction de passage à niveau tous les deux milles environ. Il s'agit là de dépenses très importantes, mais tout à fait essentielles, étant donné le nombre de collisions qu'il y a eues au cours des quelques dernières années entre les trains et les voitures ou camions.

**M. Benjamin:** Il me semblait que c'était la CTC, les chemins de fer et les municipalités qui étaient davantage responsables de ces passages à niveau même si la province contribue. Cela devra se faire tôt ou tard étant donné la présence des lignes de chemins de fer. Il me semble cependant, monsieur Horner, que l'on ait vraiment raté une bonne occasion qui aurait dû être saisie depuis longtemps.

Continuez-vous de donner des conseils, vous-même ou votre groupe, ou a-t-il véritablement été mis fin à votre mandat? Faites-vous partie du conseil d'administration de VIA Rail ou quoi?

[Texte]

**Dr. Horner:** Mr. Chairman, yes, I continue to have input and our mandate will not expire completely until the first week in June. I am also the vice-chairman of VIA Rail's board of directors.

**Mr. Benjamin:** Well, you have another week to get your oar in some more because, unless the government's policy changes a little bit, many of your good recommendations ain't going to happen.

I want to return, Mr. Chairman, to . . .

**An hon. member:** Waste six months of your time.

**The Chairman:** This would be a good time if you are going to switch to another subject, because it has been 12 minutes.

**Mr. Benjamin:** All right.

**The Chairman:** Mr. Ouellet.

**M. Ouellet:** Je voudrais, monsieur le président, poser quelques questions, d'abord à M. Franche, qui ce matin semblait nous dire que les négociations avec le CN devaient amener la manne à VIA Rail, que le projet de loi serait vu comme étant l'occasion pour VIA Rail de renégocier les ententes avec le CN et le CP, et que les coûts seraient sensiblement réduits. En étudiant le dernier état financier de VIA Rail, je constate qu'en réalité les frais d'exploitation et d'entretien à VIA Rail ont diminué sensiblement de 1983 à 1984. En réalité, ils se situent à ce moment-ci à un niveau juste un peu plus haut qu'ils étaient en 1980. Il m'apparaît évident que les coûts d'exploitation et d'entretien ne peuvent pas rapporter des centaines de millions de dollars.

Dans quelle mesure, monsieur Franche, estimez-vous pouvoir diminuer vos frais d'exploitation et d'entretien en 1985, 1986 et 1987, pour les trois prochaines années, si le projet de loi, tel que vous le souhaitez, était passé au cours de la présente année?

**M. Franche:** Monsieur le président, déjà à partir de la fin du mois de juin, nous allons commencer la première partie de la réduction de ces coûts d'entretien au CN. Je crois qu'il faudrait, pour éclairer le Comité, dire que les coûts d'entretien du CP à toutes fins pratiques sont négligeables parce qu'il n'y a seulement que Calgary qui a un petit peu d'entretien pour nous. Donc, le tout est avec le CN. Nous allons transférer environ 1,200 employés le 28 juin et cela, automatiquement, va amener une réduction, dont la quantification va dépendre un peu des coûts directs et de quelle façon les frais généraux seront redistribués selon la formule R-63-13. Et, évidemment, ce n'est pas nous qui en sommes responsables. Tout ce qu'on sait c'est qu'en soustrayant l'entretien du CN, on les réduit en grande partie; on ne sait pas qu'est-ce qui va se retrouver ailleurs, tant qu'on ait une nouvelle loi. L'entretien, c'est un des endroits où cela nous coûte le plus cher au point de vue frais généraux. Combien cela va nous rapporter? Je ne le sais pas encore, mais cela peut être . . . Mais je ne voudrais pas donner un chiffre, à ce moment-ci. On va le savoir un peu plus de façon détaillée au mois de septembre, et surtout dans notre projection de 1986, parce que ce que nous voulons faire aussi, c'est de procéder en avril prochain au transfert des employés

[Traduction]

**M. Horner:** Monsieur le président, oui, je continue mon travail à ce niveau et notre mandat ne prendra pas fin complètement avant la première semaine de juin. Je suis aussi vice-président du Conseil d'administration de VIA Rail.

**M. Benjamin:** En tout cas, il vous reste une semaine pour faire encore un peu de travail, parce qu'à moins que la politique du gouvernement ne change un peu, beaucoup de vos bonnes recommandations ne verront jamais le jour.

Monsieur le président, j'aimerais revenir à . . .

**Une voix:** Perdre six mois de votre temps.

**Le président:** Si vous voulez changer de sujet, c'est le moment, car on vous a déjà accordé 12 minutes de temps de parole.

**M. Benjamin:** Parfait.

**Le président:** Monsieur Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, first of all, I would like to put some questions to Mr. Franche, who seemed to be saying to us this morning that the negotiations with CN should result in manna from heaven pouring down on VIA Rail, that the bill would be seen as the opportunity for VIA Rail to renegotiate its agreements with CN and CP and that the costs would be substantially reduced. In examining the latest financial statements of VIA Rail, I see that in actual fact maintenance and operating costs for VIA Rail have decreased considerably from 1983 to 1984. In fact, at this point in time they are at a slightly higher level than in 1980. It appears quite clear to me that the maintenance and operating costs cannot bring in hundreds of millions of dollars.

To what degree, Mr. Franche, do you think you can reduce your maintenance and operating costs in 1985, 1986 and 1987, for the next three years, if the bill, in the form you would like to see, were passed during the year?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, already, as of the end of the month of June, we are going to get into the first part of the decrease of those maintenance costs at CN. To clarify things for the committee, I think that we should say that CP maintenance costs, to all intents and purposes, are negligible because there is only Calgary that does a little bit of maintenance for us. So the whole package is with the CN. We are going to transfer some 1,200 employees on June 28 and that, automatically, will bring about a reduction, the quantification of which will depend a bit on direct costs and how overheads are going to be redistributed according to the R-63-13 formula. And, of course, we are not the ones responsible for that. All we know is that by deducting CN maintenance, they are greatly reduced. We do not know what is going to be found elsewhere as long as there is no new legislation. Maintenance is one of our greatest cost factors as far as overheads are concerned. How much that will bring in for us? I do not know yet, but it will perhaps be . . . but I would not want to give a figure at this point. We will know it in more detail in September and especially in our 1986 projections because what we also want to do is to proceed, next April, to the transfer of employees in what we call the "line points", maintenance elsewhere across the

[Text]

dans ce qu'on appelle le *line point maintenance*, à d'autres endroits à travers le pays, inclus Halifax et Winnipeg qui ne sont pas des *line points*, et Vancouver. Et à certains endroits où ce n'est pas économique de transférer les employés, on fera des contrats avec le CN. C'est en discussion dans le moment, à savoir combien il en coûtera, à chaque endroit, pour tel niveau de service.

• 1620

L'autre aspect visant à réduire nos coûts est le transfert des employés opérant les trains. Ce transfert s'effectuera vers le mois de janvier, 1986. Ce qui représente une deuxième réduction. Il y a ensuite, le transfert des gares que nous négocions, dans le moment, avec le CN. Il restera, alors, dès que la nouvelle loi sera adoptée par le Parlement canadien, à négocier le coût du passage sur les voies du CN ou du CP. Evidemment, ce coût sera beaucoup plus bas. Et c'est ici qu'il faut attendre la loi. Elle indiquera comment réduire ces coûts. C'est de là que j'attends des réductions drastiques; parce que les coûts directs, à mon point de vue, sont très peu élevés. Il y a énormément de frais généraux, mais aujourd'hui, je ne peux pas vous les révéler puisqu'on ne connaît pas le contenu de la formule.

**M. Ouellet:** Je remercie monsieur Franche pour sa réponse. En réalité, il me confirme que, finalement, le sort de cette négociation est entre les mains du ministre. Il aura à statuer si les subsides iront, dorénavant, à VIA Rail ou au CN. Parce que, d'après les espoirs de VIA, les coûts à payer au CN seront infiniment moindres. Ce qui veut dire que peut-être, d'une main, le gouvernement ne donnera plus de subsides à VIA; mais pour répondre aux besoins de cette nouvelle entente, de l'autre main, le gouvernement sera obligé de donner des subsides au CN.

Je comprends que monsieur Franche ne puisse pas, à ce moment-ci, me donner une réponse définitive. Mais je constate, à la lumière des propos de M. Hanigan —qui nous disait, ce matin, qu'il espère que ces économies du CN pourront être utilisées pour acheter du matériel roulant—qu'en réalité les sommes d'argent qui pourront être utilisées pour acheter du matériel roulant, sont incertaines.

Cela m'amène, monsieur le président, à poser une autre question, cette fois, à monsieur Hanigan. Il disait, dans une entrevue accordée à la presse, le 14 février dernier, que la priorité, et je cite:

Notre priorité, c'est d'acheter du matériel roulant pour le service longue distance de VIA Rail.

Et il évoquait ce train à deux étages, le *Superliner*, de conception américaine, considéré, présentement, comme un candidat très sérieux par VIA Rail. En réalité, aucune commande n'a encore été placée. Dans combien de temps prévoyez-vous mettre ces trains en service, au Canada? Dans trois ans, dans quatre ans ou plus tôt?

**M. Lawrence Hanigan (président du Conseil, VIA Rail Inc.):** Monsieur le président, la question a été traitée par M. Franche dans le courant de l'avant-midi. Mais le député de Papineau avait quitté.

[Translation]

country including Halifax and Winnipeg, which are not "line points", and Vancouver. And in some places where it is not economical to transfer the employees, we will pass contracts with CN. At this point, there are discussions going on as to the cost for that kind of level of service at each point.

Another aspect that should help reduce our costs is the transfer of the employees operating those trains. This transfer will be done around January 1986. This is a second decrease. Then, there is the transfer of stations that we are negotiating, at this point, with CN. As soon as the new bill is passed by the Canadian Parliament, there will remain to be negotiated the cost of using CN or CP tracks. Of course, this cost will be far less. And this is where we have to wait for legislation. It will indicate how these costs are to be reduced. That is where I am waiting for drastic decreases; because, to my mind, the direct costs involved are very low. There is enormous overhead but, today, I cannot tell you what this overhead is because we do not know the contents of the formula.

**Mr. Ouellet:** I thank Mr. Franche for his answer. He is, in fact, confirming to me that, finally, the outcome of this negotiation is in the hands of the Minister. He will have to decree whether the subsidies will be paid out to VIA Rail or to CN from now on. Because, according to VIA's hopes, the costs paid to CN will be infinitely less. Which means to say that, on the one hand, the government will not be subsidizing VIA any more; but to answer the needs stemming from this new agreement, with its other hand, the government will be giving subsidies to CN.

I understand that Mr. Franche, at this point, cannot give me a definite answer. But I realize, in the light of what Mr. Hanigan was saying this morning, which is that he hopes that these savings realized by CN could be used to buy rolling stock, that in reality the moneys that they will be able to use to buy rolling stock are quite uncertain.

Which brings me, Mr. Chairman, to another question which I would like to put to Mr. Hanigan this time. In an interview he gave to the press last February 14, he said that the priority is, and I quote:

Our priority is to buy rolling stock for VIA Rail's long distance service.

And he was talking about the two-level train, the *Superliner*, of American design, that is presently considered as being a very serious contender by VIA Rail. In actual fact, no order has yet been placed. How long do you think it will take to get those trains rolling in Canada? Three years, four years, or less?

**Mr. Lawrence Hanigan (Chairman of the Board, VIA Rail Inc.):** Mr. Chairman, this question was touched upon by Mr. Franche during the morning period. However, the member for Papineau had left.

## [Texte]

Il est exact que la commande pour les nouvelles voitures n'a pas été placée. Et le consortium qui se prépare à négocier avec VIA indique que la livraison débiterait 30 mois après l'obtention d'une commande. Ce qui porterait la livraison en 1988.

• 1625

**M. Ouellet:** Voilà une affaire de réglée pour les nouveaux trains et le nouvel équipement qui est de nature à améliorer le confort des passagers de VIA Rail. Si VIA Rail n'a pas de nouvel équipement, est-ce que des mesures seront prises entre-temps pour améliorer le service aux usagers? Comment entendez-vous améliorer le service pour attirer une clientèle plus importante, en particulier dans les trois liaisons nationales et les trois liaisons régionales qui ont été remises en service, liaisons qui n'étaient pas rentables, qui étaient peu fréquentées, mais qui ont été remises en service par le gouvernement? Comment entendez-vous rentabiliser ces six nouvelles liaisons qui sont remises en service?

**M. Hanigan:** D'abord, quand on parle du service, il y a un élément important: c'est la fiabilité et la ponctualité des trains. Déjà, l'acquisition des locomotives, dont la livraison se fera au cours de 1986, améliorera la fiabilité du système.

**M. Ouellet:** Juste une seconde. On me dit que la commande pour ces locomotives n'est pas encore placée et que lorsqu'elle le sera, la livraison ne se fera pas avant 16 mois. Alors, vous ne pouvez pas nous parler de nouvelles locomotives qui vont améliorer le service. Vous ne les avez pas encore et vous ne les aurez pas avant 16 ou 18 mois au moins. Il faut que le contrat soit passé. Il ne l'est pas encore, me dit-on.

**M. Hanigan:** Monsieur le président, j'ai bien dit ce matin que les délais de placement de la commande n'ont pas eu pour effet de retarder la livraison des locomotives.

**M. Ouellet:** La commande n'est pas placée encore.

**M. Hanigan:** Nous espérons placer la commande au cours des prochaines semaines. La livraison de ces locomotives, qui se fera à l'automne de 1986, contribuera à améliorer la fiabilité du service.

**M. Ouellet:** En 1987.

**M. Hanigan:** En 1987. Si l'achat de ces locomotives avait été fait avant, on les aurait déjà. Seulement, les choses étant ce qu'elles sont, des locomotives, cela ne se trouve pas sur les tablettes d'un magasin. Elles doivent être fabriquées, et il faut placer la commande et suivre la ligne de production. L'espace a été réservé chez le fabricant, et la livraison devrait se faire à l'automne 1986, ce qui veut dire que les locomotives devraient être en service en 1987. Déjà, à compter de 1987, il y aura une amélioration quant à la fiabilité et à la performance.

Bien sûr, d'ici à ce que les nouvelles voitures soient livrées, nous devons nous accommoder du matériel roulant que nous avons présentement, ce qui, la direction de VIA ne le cache pas, sera un fardeau assez lourd.<sup>84</sup> Nous devons vivre avec la situation actuelle. Quand on parle de qualité de service, il n'y a

## [Traduction]

It is correct to say that the order for the new cars has not yet been given. And the consortium that is getting prepared to negotiate with VIA indicates that delivery could start 30 months after the order was received. Which means delivery in 1988.

**Mr. Ouellet:** Then that is settled for the new trains and the new equipment that is supposed to improve VIA rail's passengers comfort. If VIA rail does not have the new equipment, is something else going to be done in the meantime to improve service to passengers? How do you intend improving your service to attract more passengers more particularly on the three national routes and the three regional routes that we put back into service, routes which were not economically viable, that did not have many passengers but that were put back into service by the government? How do you intend to ensure the economic viability of those six new routes that were put back into service?

**Mr. Hanigan:** First of all, when we talk about service, there is an important element: It is the dependability and punctuality of trains. The acquisition of locomotives that are to be delivered during 1986 is already going to improve the dependability of the system.

**Mr. Ouellet:** Just a minute. I am told that the order for those locomotives has not yet been put and that when it is, delivery will not take place before 16 months. So you cannot tell us about new locomotives that are going to be improving service. You do not have them yet and you are not going to have them before another 16 to 18 months at least. The contract has to be signed. And I am told that it has not yet been.

**Mr. Hanigan:** Mr. Chairman, I did explain this morning that the notice given for the order does not have the effect of delaying the delivery of locomotives.

**Mr. Ouellet:** The order has not yet been sent in.

**Mr. Hanigan:** We do hope that we will be able to order during the coming weeks. The delivery of those locomotives, which is for the fall of 1986, will help to improve the dependability of the service.

**Mr. Ouellet:** In 1987.

**Mr. Hanigan:** In 1987. If the purchase of those locomotives had gone through before, we would already have them. However, things being what they are, locomotives are not to be found on the shelf of your local store. They have to be manufactured and you have to put in your order and follow the production line. Space was reserved at the manufacturer's and delivery should be for the fall of 1986 which means that the locomotives should see service in 1987. Already, as of 1987, there will be improvement in dependability and performance.

Of course, until the new cars are delivered, we have to do what we can with the rolling stock presently available and this, VIA rail's management is not trying to hide anything, will impose a rather heavy burden. We will have to live with the present situation. When you talk about quality of service, there

## [Text]

pas uniquement l'esthétique qui compte. Il y aussi l'attitude des employés, le comportement de notre personnel. À cause des programmes de formation qui ont été instaurés chez VIA, il y a environ un an et demi ou deux ans, déjà la plupart des gens qui utilisent le service VIA n'ont que des compliments à faire sur la qualité du service et sur l'attitude des gens qui servent la clientèle.

**The Chairman:** I think we are away over on that nine minutes; we are at 12 or 13 minutes. That was very, very generous.

Mr. Plourde, and then Mr. Benjamin on the third round.

**M. Plourde:** Je voudrais m'adresser au Dr Horner. Votre groupe de travail a été formé à la fin d'octobre ou au début de novembre 1984.

• 1630

Le ministre des Transports, M. Mazankowski, et le ministre d'État aux Transports, M. Bouchard, ont annoncé en janvier 1985 la remise en service de six nouveaux trains. En mars 1985, de nouvelles directives étaient données en ce qui concerne le *Saint-Laurent*, qui va de Mont-Joli à Montréal. Votre groupe de travail a-t-il tenu des audiences dans l'est du Québec pour changer la décision du ministre? Sinon, sur quoi vous êtes-vous fondé pour changer les directives?

**Dr. Horner:** Essentially, Mr. Chairman, if the hon. member is referring to the Mont-Joli-Sainte-Foy route, that was selected on marketing information that was made available to us, in consultations with provincial and municipal people in that area. It was carried out primarily by Roch Fortin, the member of our force from Sherbrooke. As I indicated earlier, certainly a portion of that route is what we call the experimental group and we would like to see it reviewed.

We would certainly welcome any additional information that might come from that particular area, relative to those routes, because they are not carved in stone. Indeed, they should be changed; not only that one but the others that have been restored.

We hope that there is monitoring going on and that in six months, with the change of schedule, that a number of them can be tightened up. We have found, and I am sure that you are finding, that to satisfy the departure and arrival times of trains across Canada, to try to tie them together, is a difficult proposition. But certainly there are a lot of ideas out there and we would like to have them.

**M. Plourde:** Lorsque vous dites que M. Fortin a rencontré des gens des municipalités, vous voulez sans doute dire qu'il a rencontré des conseils municipaux de l'est du Québec. C'est drôle, mais ces mêmes conseils municipaux me demandent aujourd'hui de faire des pressions pour faire changer cette décision-là, justement parce qu'ils n'ont pas été consultés.

Avant la mise en service du *Saint-Laurent*, nous avions deux trains directs par jour pour Montréal. Aujourd'hui, avec le changement que vous avez fait sans consulter personne, nous

## [Translation]

is not just a question of esthetics that counts. There is also the attitude of employees, the behavior of our staff. Because of training programs that were set up at VIA, a year and a half or two years ago, most people who use VIA service have only compliments on the quality of service and attitude of those people who serve our clientele.

**Le président:** Je crois que cela fait quand même beaucoup plus que les 9 minutes; nous en sommes au moins à 12 ou 13 minutes. C'était très, très généreux.

Monsieur Plourde, suivi de M. Benjamin au troisième tour.

**Mr. Plourde:** I would like to address myself to Dr. Horner. Your task force was set up at the end of October or the beginning of November 1984.

In January 1985, the Minister of Transport, Mr. Mazankowski, and the Minister of State for Transport, Mr. Bouchard, announced that six new trains would be put in service. In March 1985, new guidelines were set out for the *Saint-Laurent* which runs between Mont-Joli and Montreal. Did your task force hold hearings in eastern Quebec to make the Minister change his mind? If not, on what did you base the change in your policy?

**M. Horner:** Monsieur le président, si c'est du tronçon Mont-Joli-Sainte-Foy que parle l'honorable député, la décision a été prise suite à une étude du marché qui nous a été remise, et après consultation des autorités provinciales et municipales de cette région. C'est Roch Fortin qui s'est surtout occupé de cette affaire. Il est membre de notre groupe d'étude, qui vient de Sherbrooke. Comme je l'ai dit tout à l'heure, cet itinéraire comprend un tronçon expérimental et nous aimerions bien qu'il soit réexaminé.

Nous serions bien contents d'obtenir des renseignements supplémentaires sur cette région en particulier, sur ces itinéraires, vous savez, ils ne sont pas gravés dans la pierre. Je suis d'accord avec vous qu'il faudrait les modifier, et pas uniquement celui-là, mais les autres aussi qui ont été rétablis.

Nous espérons que la situation fait l'objet d'un certain contrôle et qu'il sera possible, d'ici six mois, quand nous changerons les programmes, d'en resserrer un certain nombre. Vous ne pouvez faire autrement que d'être d'accord avec nous, à savoir qu'il est très difficile de faire concorder les heures d'arrivée et de départ de tous les trains à travers le Canada. Mais il y a des gens qui ont de bonnes idées et nous aimerions bien qu'on nous fasse part.

**Mr. Plourde:** When you said that Mr. Fortin had met municipal representatives, I suppose you meant that he had met with town councillors in eastern Quebec. You might be surprised to learn that these very same town councillors are asking me to intervene to have this decision changed because they claimed that they were never consulted.

Before the *Saint-Laurent* was put in service, we had two direct trains to Montreal. After those changes you made without consulting anyone, we are left with only one train a

## [Texte]

n'avons qu'un train par jour pour Montréal. Si c'est cela, développer le service de VIA Rail, je pense que vous avez réellement manqué le train.

Je vais aller plus loin. Est-ce que vous pouvez me fournir un rapport de M. Fortin, un rapport sur les municipalités qu'il a rencontrées?

**Dr. Horner:** Mr. Fortin is not available today, but I will certainly discuss it with him and have him get back to you directly.

**M. Plourde:** Je vais répondre à la place de M. Fortin, car je l'ai rencontré. Il n'a aucunement consulté les gens de l'est du Québec. La décision a été prise par votre groupe de travail, et aujourd'hui, on est obligé d'en subir les conséquences.

Je dois vous dire que l'est du Québec a le droit, autant que le reste du Canada, de se développer. Si nous n'avons pas les moyens de le faire, il va falloir que quelqu'un nous les donne. Si, pour passer au réseau national, il faut faire des feux dans le chemin ou bloquer des voies ferrées du CN, on va le faire, pour qu'on nous donne enfin justice. Lorsque vous devez étudier des choses comme celle-là, si vous n'êtes pas capables de rencontrer les gens des municipalités, rencontrez au moins le député ou les députés de l'est du Québec. Ils sont au courant des problèmes.

Ma deuxième question s'adresse à monsieur Franche. VIA Rail a annoncé au mois de mars, à grand renfort de publicité, la réfection de gares de chemins de fer à l'est du Québec et dans la Gaspésie. Quand passerez-vous à l'appel d'offres?

**M. Franche:** Monsieur le président, dans le moment, il nous reste à régler la question du transfert de ces gares du Canadien National. Nous sommes en discussion en ce moment, et nous espérons pouvoir régler ce dossier d'ici quelques semaines.

• 1635

**M. Plourde:** Lorsque vous dites que vous êtes en discussion, que voulez-vous dire?

**M. Franche:** Nous sommes en négociation en ce qui concerne le coût du transfert des gares.

**M. Plourde:** La Commission canadienne des transports a tenu des audiences. En rendant son jugement au bout de 15 jours, elle a dit que telles et telles gares seraient démolies et que d'autres seraient remises à VIA Rail qui en ferait la réfection. Je pense qu'il est clair que les gares vous appartiennent. Je ne sais pas si vous ne voulez pas me répondre, mais il y a une rumeur qui circule selon laquelle VIA Rail ne ferait pas la réfection des gares.

**M. Franche:** Ce n'est pas notre intention. C'est prévu dans le budget. Ce n'est pas une question de ne pas vouloir vous répondre. Les gares ne nous appartiennent pas en ce moment. Nous sommes en train de négocier. Dans un élan de générosité, nous étions prêts à payer les gares un dollar. Evidemment, le CN n'a pas apprécié notre générosité. Dans le moment, nous sommes en train de négocier en ce qui concerne la valeur de ces gares. Ce n'est que lorsque ce sera réglé que nous pourrons commencer nos travaux.

## [Traduction]

day to Montreal. If that is what you mean when you talk about developing the VIA Rail train service, I must say you have really missed the train.

I would like to go further into this matter. Could you give me a report from Mr. Fortin, a report on the town councils that he has met with?

**M. Horner:** M. Fortin n'est pas disponible aujourd'hui, mais je m'engage à lui transmettre la question et à lui demander de vous fournir la réponse directement.

**Mr. Plourde:** I will tell you Mr. Fortin's reply because I have met with him already. He never consulted the people of eastern Quebec. Your task force made that decision and we have to live with the repercussions.

But personally, I feel that eastern Quebec has a right to develop its economy just like the rest of the country. And if we do not have the means to do it by ourselves, someone will have to help us. If the only way to get fair treatment, to be linked to the national network is to build fires on the roads or block the CN tracks, then we will do it. When you are planning things like that, if you cannot meet with the local people, you should at least have the decency to talk to the member or members of Parliament for eastern Quebec. They are aware of the problems.

My second question is for Mr. Franche. Last March, VIA Rail made a lot of fanfare about its plan to renovate train stations in eastern Quebec and in the Gaspé area. When will you call for tenders?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, we are still working at the present time on the transfer of these train stations from the CN. We are discussing the issue and hope to be able to arrive at a solution in a few weeks.

**Mr. Plourde:** When you say you are discussing the issue, what do you mean exactly?

**Mr. Franche:** We are discussing the cost of the transfer of those train stations.

**Mr. Plourde:** The Canadian Transport Commission held hearings on the matter. When at the end of 15 days it rendered its decision, it stated that such and such a station would be demolished and that others would be handed over to VIA Rail which would renovate them. So I think it is quite clear that those stations belong to you. Perhaps you prefer not to answer my question, but there is a rumour to the effect that VIA Rail would not renovate those stations.

**Mr. Franche:** That is not our intention. It is in our budget. It is not a matter of not wanting to answer your question. Those stations simply do not belong to us at the present time. We are negotiating. In a burst of generosity, we said we were willing to give them a dollar for those stations. But the CN obviously did not appreciate that gesture. So we are negotiating on the value of these stations. We will not be able to start working until this matter is resolved.

## [Text]

Où en sommes-nous en termes d'appels d'offres? Je ne peux pas vous le dire, mais il me ferait plaisir de vous dire quand nous procéderons aux travaux proprement dits. Il y aura une période de temps après le transfert des gares du CN. Il nous faut une entente avec le CN, qu'on n'a pas en ce moment, mais on négocie de façon très intensive.

**M. Plourde:** Est-ce VIA Rail qui fera l'appel d'offres ou si l'argent pour la réfection des gares viendra du Plan de l'Est?

**M. Franche:** C'est VIA Rail.

**M. Plourde:** Merci, monsieur le président.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Plourde. You were even within the time. We are now on our fourth round. I have Mr. Benjamin.

This thing has become a little upset because you were away, Mr. Ouellet.

What does the committee feel? Three minutes on the fourth round, or six?

**Mr. Benjamin:** I will need another three on the fifth round.

**The Chairman:** That is right, but I thought we might move it along. We have been over four hours and there is a strong expectation for real answers to supplement what we have received today. Obviously, when these decisions are made that were talked about this morning it would be most constructive to have VIA back in the fall.

Anyway, Mr. Benjamin, you have the first three minutes, as it develops.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am compelled to comment that questions by my colleague Mr. Ouellet and others regarding this matter of equipment... Since 1976 this committee has been told every year about the purchase of new locomotives, the purchase of LRC equipment, the purchase of transcontinental equipment. That has gone on every year. Four Ministers of Transport have told us that. They make yearly announcements. VIA Rail expresses their hopes, and they have been treated like an orphan.

To expect VIA Rail to provide some kind of efficient, modern, on-time performance—champagne service with a beer operation and beer equipment—is just sheer nonsense and requires some fundamental change in government policy. We are in no position to question or blame the management and the board of directors of VIA Rail. In fact, I would not blame them if the whole damned works of them resigned and said why publicly, and then the CNR and the CPR, under the laws of Canada, would have to go back to running passenger trains.

Mr. Chairman, I will bet you a nickel we will be back here again a year from now, like we were a year ago about now, and we are going to get the same damned thing: We have not

## [Translation]

You asked me about calls for tenders? I do not know about that, but I will be more than happy to tell you when we will be starting exactly. We will need some time after the transfer of the stations from the CN. We need an agreement with the CN and we do not have that at the present time. But we are negotiating very actively.

**Mr. Plourde:** Can you tell me whether VIA Rail will be making the call for tenders or will the funds for the renovation of those stations come out of the eastern plan?

**Mr. Franche:** VIA Rail will look after it.

**Mr. Plourde:** Thank you, Mr. Chairman.

**Le président:** Merci, monsieur Plourde. Vous vous êtes exécuté dans le délai prévu. Nous allons maintenant commencer notre quatrième tour. J'ai le nom de M. Benjamin sur la liste.

Les choses se sont quelque peu compliquées en votre absence, monsieur Ouellet.

Que souhaite le Comité pour le quatrième tour? Trois minutes ou six?

**M. Benjamin:** J'aurai besoin de trois minutes de plus au cinquième tour.

**Le président:** C'est vrai, mais je pensais pouvoir expédier les choses. Nous avons déjà pris plus de quatre heures et l'on s'attend à des réponses plus concrètes en complément à celles que nous avons reçues aujourd'hui. De toute évidence, il serait beaucoup plus rentable de faire revenir VIA Rail à l'automne, quand les décisions dont nous avons discuté ce matin auront été prises.

De toute façon, monsieur Benjamin, de la manière dont se déroule la situation, les trois premières minutes vous reviennent.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il me faut commenter les questions que mon collègue M. Ouellet et d'autres ont soulevées concernant les matériels... Chaque année depuis 1976, ce Comité entend parler de l'achat de nouvelles locomotives, de matériels LRC et transcontinentaux. C'est chaque fois la même chose. Nous avons entendu quatre ministres des Transports nous raconter la même histoire. Ils y vont d'une annonce, chaque année. Les représentants de VIA Rail nous entretiennent de leurs expérances et se plaignent d'être traités en parents pauvres.

Il faudra changer complètement la politique du gouvernement si l'on veut que VIA Rail fournisse un service efficace moderne et ponctuel, c'est-à-dire un service de très haute qualité, bien que doté d'une structure et d'un équipement minables. Ce n'est pas à nous de remettre en question la gestion ou le conseil de VIA Rail, ni de formuler des critiques. Je ne les blâmerais pas s'ils démissionnaient tous en expliquant pourquoi. En effet, le Canadien national et le Canadien pacifique seraient obligés, conformément à la Loi canadienne, de fournir des services voyageurs.

Monsieur le président, je vous parie cinq cents que nous retrouverons ici l'an prochain comme ce fut le cas l'an dernier et que nous aurons droit aux mêmes rengaines: nous n'avons

[Texte]

ordered the transcontinental equipment; we had to delay the locomotives—the cutbacks and the restraint. It is getting past the point of being nauseous.

I want to ask Dr. Horner this. In the whole concept of user pay and “use it or lose it”, which is in the last budget, did your task force make representations to the Minister that this kind of criterion would be unfairly applied unless and until the new equipment, improved schedules and trackage and what not were in place to provide an incentive for the travelling public to return to the railway passenger train—then start applying that criterion rather than start applying it now? What was the view of your task force on this and what did you say to the Minister?

**Dr. Horner:** I think our view is that you would have to assess and monitor the route for a period of time, and obviously that includes the very things you are talking about, the upgrading that is required, the question of equipment.

• 1640

I do not consider that “use it or lose it” is in fact user-pay. I think what we are talking about is a measure of revenue-to-cost that is now in the neighbourhood of 30%, and we would like to see it up to 50% at least. Those are the kinds of judgments that have to be made relative to “use it or lose it”. It is certainly not that in most cases they will pay even out-of-pocket costs.

**Mr. Benjamin:** But you do agree that the “use it or lose it” thing cannot be applied unless and until you have in place the kind of incentive to cause the public to use it.

**Dr. Horner:** That is right. That is going to take a period of time. We have suggested it should be a minimum of two years and perhaps three years to assess it.

**Mr. Benjamin:** We have just been told that it will be 1988 before we get the new transcontinental equipment and it is going to be 1987 before the new locomotives are operating. So this criterion should not apply at least until then, should it?

**Dr. Horner:** No; but remembering, Mr. Chairman, that different equipment is used on different routes, depending on the situation: the rail diesel car, and then you move to the regional thing and then the LRCs and then the transcontinental equipment. But in general I agree with you that it has to be given a period of time, management has to be given the flexibility to market the thing to make people aware of it, to show the benefit of it, and then it should be reassessed at the end of that time.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, to save the time of the committee, I will pass on to Mr. Franche some correspondence that was sent to the provincial member for Algoma about the schedules in northern Ontario and how they are affecting the tourist lodges, which in turn affect several thousand VIA Rail

[Traduction]

pas commandé les matériels transcontinentaux nécessaires, nous avons dû remettre à plus tard les commandes de locomotives en raison des compressions et des restrictions. Nous en sommes rendus au point où nous oublions même d'avoir la nausée.

J'ai une question à poser à M. Horner. Selon votre principe de faire payer l'utilisateur et la théorie du «payez ou passez-vous-en» sur laquelle se fonde le dernier budget, votre groupe d'étude a-t-il expliqué au Ministre qu'il serait tout à fait injuste d'appliquer cette théorie sans avoir obtenu les nouveaux matériels, et amélioré les horaires et le réseau pour inciter le public à recommencer à voyager par train? Que pensait votre groupe de travail à ce propos et qu'avez-vous dit au Ministre?

**M. Horner:** D'après nous, il faut contrôler et évaluer un itinéraire pendant un certain temps, et cela comprend bien entendu tous les aspects que vous avez soulevés, comme l'amélioration des services et les matériels.

A mon avis, lorsqu'on dit «utilisez-le sans quoi vous le perdrez», on ne parle pas de facturation à l'utilisateur. De fait, nous parlons ici d'un rapport revenu-coût s'approchant présentement de 30 p. 100, et nous voudrions que cela augmente au moins jusqu'à 50 p. 100. Voilà le genre de décisions qui ont été prises jusqu'à maintenant en application de ce principe. Dans la plupart des cas, cela ne couvrira même pas les frais divers.

**M. Benjamin:** Cependant vous reconnaissez que ce principe ne peut être appliqué tant qu'on n'aura pas en place les mesures d'encouragement qui amèneront le public à utiliser ces services.

**M. Horner:** C'est exact. Il faudra un certain temps pour y arriver. À notre avis il faudrait prévoir un minimum de deux ans et peut-être trois ans pour faire une évaluation.

**M. Benjamin:** On nous disait à l'instant qu'il faudra attendre 1988 avant d'obtenir le nouvel équipement transcontinental, et 1987 avant que les nouvelles locomotives soient en service. Alors ce principe ne devrait pas s'appliquer au moins avant cette date, n'est-ce pas?

**M. Horner:** Non; cependant, monsieur le président, il faut se rappeler que divers équipements sont utilisés sur divers trajets, selon la situation: il y a les locomotives diesel, puis les équipements de nature régionale, les LRC puis l'équipement transcontinental. De façon générale, je conviens avec vous qu'il faudra attendre un certain temps et donner aux gestionnaires la souplesse nécessaire pour mettre ce service en marché, pour que la population sache de quoi il s'agit, qu'elle en connaisse les avantages; puis on pourra faire une autre évaluation à la fin de cette période.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, pour ne pas gaspiller le temps du Comité, je vais passer à M. Franche une lettre qui a été envoyée au député provincial d'Algoma à propos de la façon dont les horaires de train dans le Nord de l'Ontario influencent l'achalandage des centres touristiques, ce qui a son

## [Text]

passengers. I will just pass a copy of this on to Mr. Franche and hope he will reply to the writer of the letter and to Mr. Wildman and myself on what they can do about the problem they raise.

The officials of the department informed me a week or so ago that they had reopened discussions with the Province of Saskatchewan regarding the multimodal transportation centre in downtown Regina. You will know that an agreement was reached by all the actors in the piece in February 1982. Subsequent to that, the provincial government backed out.

I believe you informed me last year, Mr. Franche, that VIA Rail was going ahead to acquire that railway station and property in any case. Do you now hold title to it? Do you have operation of it? Have you been party to or have you taken up further discussions with the Government of Saskatchewan, with the Saskatchewan Transportation Company, the City of Regina, to try to get that multimodal transportation centre off the ground again?

**Mr. Franche:** First of all, Mr. Chairman, yes, we own the station now, as of I think it is January or February or something like that; February 14.

About the discussions with Saskatchewan, as you say, opened by the Department of Transport officials, I will just check one point, because I believe this is news to me.

We have not yet, I think, met with the provincial officials. Dr. Horner has just said they have, as the task force. So I am not aware of that in detail. We have not yet met with them. But we own the station.

**Mr. Benjamin:** Do you intend to try to renew negotiations within the limits of VIA Rail?

**Mr. Franche:** As long as there is some sort of indication of willingness. Then we will have to look at the effect of the availability of funds with the budget arrangements at this stage.

**Mr. Benjamin:** Dr. Horner, I myself and a number of others have been trying to get this off the ground since 1970. As you are aware, there are many actors in the piece: CTC, the federal government, the Department of Transport, VIA Rail, Sask Transportation Company, the City of Regina, etc. Getting them all together took some doing. When agreement was finally reached, and now it has fallen through, can you tell me what kind of discussions you had with the Province of Saskatchewan, whether or not they are prepared to reconsider the decision they made a couple of years ago? Do you see any prospects of them being prepared to reconsider? Is it a case of just dollars from the federal authority, or what?

• 1645

**Dr. Horner:** Mr. Chairman, the other complicating factor that I am sure the hon. member is aware of is the question of

## [Translation]

tout a un effet sur plusieurs milliers de passagers de VIA Rail. Je passe donc une copie de cette lettre à M. Franche et j'espère qu'il répondra à son auteur, à M. Wildman et à moi-même, exposant ce qu'on peut faire à propos des problèmes qui y sont relevés.

Il y a une semaine environ, les fonctionnaires du ministère m'ont dit qu'ils ont relancé les discussions avec la province de Saskatchewan relativement au centre de transport multimodal en pleine Regina. Vous savez qu'une entente a été conclue par tous les intervenants en février 1982. Par la suite le gouvernement provincial s'est rétracté.

Monsieur Franche, je crois que l'an dernier vous m'avez informé que VIA Rail allait quand même acquérir cette gare et les propriétés environnantes. En êtes-vous maintenant propriétaire? En êtes-vous l'exploitant? Avez-vous participé à des discussions avec le gouvernement de la Saskatchewan, avec la *Saskatchewan Transportation Company* et la ville de Regina afin de relancer ce projet de centre de transport multimodal?

**M. Franche:** Tout d'abord, monsieur le président, il est vrai que nous sommes maintenant propriétaires de cette gare, depuis janvier ou février, je crois; le 14 février.

Quant aux discussions avec la Saskatchewan qui, comme vous l'avez dit, ont été engagées par des fonctionnaires du ministère des Transports, je vais faire une vérification car je ne crois pas avoir entendu parler de cela.

Sauf erreur nous n'avons pas encore rencontré les fonctionnaires provinciaux. M. Horner me dit à l'instant que le groupe de travail l'a fait. Je ne connais pas le détail de cette affaire. Nous ne les avons pas encore rencontrés. Cependant nous sommes propriétaires de la gare.

**M. Benjamin:** Avez-vous l'intention d'essayer de relancer les négociations, dans les limites du mandat de VIA Rail?

**M. Franche:** Tant qu'on semblera disposé à collaborer. Puis nous devons examiner la question de la disponibilité des fonds, à la lumière de la situation budgétaire à ce moment-là.

**M. Benjamin:** Monsieur Horner, moi-même et un certain nombre d'autres personnes avons essayé de lancer ce projet depuis 1970. Comme vous le savez, il y a plusieurs intervenants dans ce dossier: la CTC, le gouvernement fédéral, le ministère des Transports, VIA Rail, la *Sask Transportation Company*, la ville de Regina, etc. Il a fallu de grands efforts pour réunir tous ces gens. Lorsqu'une entente a été finalement conclue, et maintenant elle est tombée à l'eau, pouvez-vous me dire quel genre de discussions vous avez eues avec la province de la Saskatchewan, et si ces gens sont disposés à revoir la décision qu'ils ont prise il y a quelques années? Croyez-vous qu'ils soient disposés à revoir leur décision? S'agit-il uniquement d'une question de gros sous en provenance du gouvernement fédéral?

**M. Horner:** Monsieur le président, je suis certain que le député est au courant d'un autre facteur qui complique la

## [Texte]

relocation of the rail in Regina. Both the City of Regina and the Government of Saskatchewan are now talking seriously and have made an application to the CTC for that relocation, as I understand it, outside of the city. That further complicates the idea of a multimodal thing, which we think, as a task force, is an ideal situation, particularly in western Canada, where we think the buses could be an ideal feeder operation for the two trans-continental routes that are now operating in western Canada.

The latest discussions that one of my senior people with me had with the Minister of Transport in Saskatchewan were that they continued to have some interest, but this relocation project was, if you like, taking precedence, particularly because the City of Regina has now backed it rather strongly. I would suggest that a further meeting of all the players to clarify the situation might be very useful.

**Mr. Benjamin:** Were you able to point out to Saskatchewan that the application, which was only made in the past few months to the CTC for the rail line relocation, contained what even the City of Regina feels is incomplete and not exactly the way they wanted to do it, but they had to file it quickly in order to prevent CPR from selling off that acreage; that whether or not the mainline track remains through the City of Regina, or there is just a spur track to the multimodal transportation centre, there is agreement, which also, by the way, goes right across political lines, for the necessity of that multimodal transportation centre? Really, the rail line relocation thing is a specious excuse—I am going to put it that way—on the part of the Government of Saskatchewan. It does not affect the use of a downtown multimodal transportation centre.

**Dr. Horner:** I would agree that if the main line stays, or if you can have a spur down to that multimodal thing, further discussions should be had at the earliest opportunity. I think the other important player that needs to be re-enthused about the idea is the Saskatchewan bus company.

**Mr. Benjamin:** I will buy that. They were one of the main roadblocks, even when the NDP were in power.

Mr. Chairman, I have one final question and then I will shut up; you will be glad to get rid of me.

**Mr. Taylor:** Is that a promise?

**Mr. Benjamin:** I will be quiet for this round.

**The Chairman:** Yes, I agree. Let us not provoke it.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to ask Mr. Franche a question. We have had representations made, people from Jasper west on the route to Prince Rupert, and from communities, for example, like Valemount. They have year-round tourist potential like Jasper and the mayor there is most anxious to make good use of passenger rail service through

## [Traduction]

situation, à savoir la question du déplacement des voies ferrées dans Regina. La ville de Regina et le gouvernement de la Saskatchewan en discutent sérieusement et ont fait une demande à CTC pour que ces voies soient déplacées à l'extérieur de la ville. Cela complique le dossier du terminus multimodal qui, de l'avis du groupe de travail, est une installation idéale particulièrement dans l'Ouest du pays où nous croyons que les autocars seraient un excellent moyen d'approvisionner les deux lignes transcontinentales qui y sont en service.

Au cours des dernières discussions qu'un de mes hauts fonctionnaires et moi-même avons tenues avec le ministère des Transports de Saskatchewan, ces gens continuaient de manifester un certain intérêt, mais ce projet de déplacement avait préséance, particulièrement parce que la ville de Regina a soutenu très vigoureusement ce projet. Je pense qu'il serait peut-être très utile de tenir une autre réunion avec tous les intervenants pour clarifier la situation.

**M. Benjamin:** Avez-vous pu montrer aux gens de la Saskatchewan que cette demande de déplacement de voies de chemin de fer, qui a été déposée auprès de la CTC il y a quelques mois, contenait ce que même les représentants de la ville de Regina jugeaient être des renseignements incomplets, présentés d'une façon qui ne leur convenait pas? Ils ont dû présenter cette demande rapidement afin d'empêcher CPR de vendre ces terres. Avez-vous pu leur signaler que, peu importe que la voie principale traverse Regina ou qu'une voie secondaire se rende jusqu'au centre de transport multimodal, tout le monde s'entend sur la nécessité de ce centre, sans distinction d'affiliation politique? Cette question du déplacement des voies ferrées est vraiment un prétexte spécieux—disons-le ainsi—qu'invoque le gouvernement de la Saskatchewan. Cela n'a aucun effet sur l'utilisation d'un centre de transport multimodal au centre-ville.

**M. Horner:** Je reconnais que si la voie principale demeure là où elle est, ou si l'on peut construire une voie secondaire jusqu'au centre multimodal, on devrait reprendre les discussions le plus tôt possible. Un autre intervenant important à qui il faudrait redonner l'enthousiasme, c'est la *Saskatchewan Bus Company*.

**M. Benjamin:** Je suis d'accord. Cette société présentait l'un des principaux obstacles, même lorsque le NPD était au pouvoir.

Monsieur le président, j'ai encore une dernière question puis je me tairai; vous serez heureux de vous être débarrassé de moi.

**M. Taylor:** Est-ce que c'est une promesse?

**M. Benjamin:** Je serai tranquille pour ce tour-ci.

**Le président:** Oui, je suis d'accord. Ne le provoquons pas.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aurais une question pour M. Franche. Nous avons entendu les doléances de gens de Jasper ouest, en allant vers Prince Rupert, et de communautés comme par exemple Valemount. Il y a là un potentiel pour une industrie touristique fonctionnant toute l'année, comme à Jasper, et le maire de cet endroit est très désireux de faire une

*[Text]*

their town, and it would help promote rail travel. It appeared for a time the train would not stop in Valemount, which caused some concern. Apparently now the train will stop upon one day's notice that a passenger will be boarding or disembarking. I presume that means that is not a flagstop, nor any other community like it. Is there not a manner in which these trains could be stopped in tourist towns along that route during the skiing season, during the summer season, at least, with something other than 24-hour notice, such as a flagstop provision, and I do not mean a flagstop for a passenger who is only going 20 miles, but, say, anybody from Jasper west or from Prince George east, which would mean some distance of travel; that you could make allowance for that, because it is something similar to the correspondence I have given you about these tourist resorts in northern Ontario? I know you cannot schedule a train to please every one of them, but in the matter of them being allowed to stop and start up again with more or fewer passengers . . .

• 1650

The other question that has been raised along that Jasper to Prince Rupert—is there any prospect of availability to dome cars on at least some of the trains during the summer months?

**Mr. Franche:** I think the first part of your question concerns what is called a conditional stop. It is not really a flag stop; it is a conditional stop, and that probably affects the way we set up the schedule. Obviously there must not be too much traffic if one reaches a point of saying that if there is traffic then on 24 hours notice we will stop. If one was to notice that quite a bit of traffic was developing in the area one would probably adjust the schedule. As you say, we have this difficulty; we cannot stop everywhere and in trying to do it in 70-odd hours across we have shortened the schedule quite a bit.

I think Mr. Guiney may be able to explain the role a conditional stop plays in this whole circuit.

With respect to the dome cars, I will ask Mr. Guiney what the situation is at the moment in terms of availability of dome cars on that route. I am not familiar with that; he would be.

**Mr. Guiney:** In so far as the conditional stop is concerned, VIA Rail knows in advance that there are passengers at that location, or indeed the operating railways in this case, CN. We then can arrange to stop the train without the necessity of a passenger deciding which flag to hold up, which has always been a concern and a problem at so-called flag stops, where a train will stop when a flag is held up or when a light is held up. Given that those lights and those flags can disappear, very often the train will go by and that is what may have happened to Mr. Blaikie where the train went by with 28 people holding valid transportation.

*[Translation]*

bonne utilisation des services de transport ferroviaire des passagers dans cette ville; cela aiderait à faire la promotion du transport ferroviaire. Pendant un moment on a cru que le train n'arrêterait pas à Valemount, ce qui a causé une certaine inquiétude. Il semble maintenant que le train s'arrêtera si un passager a prévu une journée à l'avance qu'il montera ou descendra du train. Je présume que cela signifie qu'il ne s'agit pas d'une escale ou de quelque chose du genre. Serait-il possible que ces trains s'arrêtent dans les villes touristiques jalonnant cette route, pendant la saison de ski, ou au moins pendant l'été sans qu'il soit nécessaire de donner un préavis de 24 heures. Par exemple, on pourrait utiliser le système du drapeau, et ce non pas pour des passagers qui ne voyagent que 20 milles, mais disons pour ceux qui viennent de Jasper à l'ouest ou de Prince George à l'est, ce qui représenterait une certaine distance? Pourriez-vous prévoir un tel service, car cela ressemble aux préoccupations manifestées dans les lettres que je vous ai données à propos des centres touristiques du nord de l'Ontario? Je sais que vous ne pouvez organiser les trains pour plaire à tout le monde, mais pour ce qui est de leur permettre de s'arrêter et de repartir avec plus ou moins de passagers . . .

L'autre question qu'on a soulevée en même temps que celle du trajet Jasper-Rupert—serait-il possible d'obtenir des wagons à toit vitré pour au moins certains de ces trains pendant les mois d'été?

**M. Franche:** La première partie de votre question porte sur ce qu'on appelle l'arrêt conditionnel. Il ne s'agit pas vraiment d'un arrêt avec drapeau; c'est plutôt un arrêt conditionnel, ce qui influence probablement la façon dont l'horaire est organisé. De toute évidence, il ne doit pas y avoir une très grande achalandage si l'on vient au point où il faut un préavis de 24 heures lorsque quelqu'un veut que le train s'arrête. Si nous constatons un accroissement de l'achalandage important dans la région, nous ajusterions probablement l'horaire. Comme vous l'avez dit, il y a certaines difficultés; nous ne pouvons nous arrêter partout et pour arriver à traverser le pays en 70 heures environ, nous avons dû raccourcir l'horaire considérablement.

M. Guiney pourrait peut-être expliquer le rôle d'un arrêt conditionnel dans l'ensemble d'un circuit.

Quant aux wagons à toit vitré, je demanderais également à M. Guiney quelle est la situation actuelle quant à leur disponibilité sur ce circuit. Je ne connais pas bien cette question; il pourra répondre.

**M. Guiney:** Dans le cas des arrêts conditionnels, VIA Rail sait d'avance qu'il y a des passagers à cet endroit; en l'espèce, la société ferroviaire assurant le service est le CN. Nous pouvons alors prévoir que le train s'arrêtera sans qu'un passager doive décider quel drapeau il doit lever, ce qui a toujours causé des problèmes et des préoccupations à ce qu'on appelle les arrêts sur drapeau; dans ce cas, le train s'arrête lorsqu'un drapeau est levé ou lorsqu'une lumière est allumée. Étant donné que ces lumières et ces drapeaux peuvent disparaître, très souvent le train passe sans s'arrêter et c'est peut-être ce qui est arrivé à M. Blaikie quand le train a

[Texte]

We believe that in that case conditional stops are appropriate for the volume of traffic handled at Valemount and other locations across the country.

**Mr. Benjamin:** Pardon me; on a conditional stop, let us say a dozen skiers leaving Edmonton want to get off at Valemount. The ticket agent is going to tell them that the train does not stop there.

**Mr. Guiney:** That is right.

**Mr. Benjamin:** They will get off at Jasper.

**Mr. Guiney:** That is right.

**Mr. Benjamin:** That is not a condition. That is a prohibition. The ticket agent will say the train does not stop there. He is instructed to say that if they all want to get off at Valemount then he will see to it that the train stops there.

**Mr. Guiney:** There are conditions, which in fact is in the term "conditional" itself, that one must hold valid transportation from a point not within a certain distance to ensure that the train is stopping for those people who genuinely have valid transportation over a distance. That allows the train to stop. The same would apply on stopping to pick up passengers as well. That passenger must have valid transportation for a particular distance as set forth in the timetable. So, yes, there are conditions upon which a train will stop at a conditional stop.

**Mr. Benjamin:** And the dome cars?

**The Chairman:** Just to show you how interesting it is, we have gone 15 minutes on this fourth round because each time your question was the last question and I want it exhausted.

**Mr. Benjamin:** I am sorry, Mr. Chairman; he did not get a chance to answer about the dome cars.

**The Chairman:** If you promise not to say another thing, okay. Answer quickly the dome cars question.

**Mr. Guiney:** There are only so many dome cars owned by VIA Rail either in the terms of what is known as the skyline cars or the park cars. For the foreseeable future those cars have to be dispatched in areas where they traditionally were used, and unfortunately there are none available for all services. So it is with regret that we are not able to provide dome cars on all of these so-called scenic routes.

**The Chairman:** Mr. Ouellet, please.

Eighteen minutes by sneaking it in the back door. Very ingenious.

• 1655

**M. Ouellet:** Je réalise que vous êtes maintenant président du conseil, à plein temps. Quelles sont les responsabilités supplé-

[Traduction]

poursuivi sa course laissant sur le quai 28 personnes qui avaient un billet.

A notre avis, les arrêts conditionnels sont indiqués à la lumière de l'achalandage à Valemount et à d'autres endroits semblables au pays.

**M. Benjamin:** Excusez-moi. Avec un arrêt conditionnel, disons qu'une douzaine de skieurs veulent quitter Edmonton pour aller à Valemount. L'agent des billets leur dira alors que le train ne s'arrête pas là.

**M. Guiney:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Ils descendront donc à Jasper.

**M. Guiney:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Ce n'est pas une condition. C'est une interdiction. L'agent des billets leur dira que le train ne s'arrête pas là. Il devrait leur dire que s'ils veulent descendre à Valemount, il s'arrangera pour que le train s'arrête là.

**M. Guiney:** Comme l'indique le mot «conditionnel», il y a des conditions selon lesquelles, pour que le train s'arrête, il faut qu'un passager ait payé pour circuler à partir d'un point situé à une distance minimum. Les mêmes conditions s'appliquent pour l'embarquement d'un passager. Celui-ci doit avoir payé pour se déplacer sur une certaine distance, établie dans l'horaire. Il y a donc certaines conditions pour que les trains s'arrêtent dans ces cas.

**M. Benjamin:** Qu'en est-il des wagons à toit vitré?

**Le président:** Pour vous montrer à quel point tout cela est intéressant, nous y sommes depuis 15 minutes à ce quatrième tour, parce que chaque fois vous étiez le dernier intervenant et je veux que vous posiez toutes vos questions.

**M. Benjamin:** Je suis désolé, monsieur le président; il n'a pas eu l'occasion de me donner une réponse sur la question des wagons à toit vitré.

**Le président:** Si vous promettez de ne plus dire un seul mot, j'accepte. Donnez-nous une réponse rapide à la question des wagons à toit vitré.

**M. Guiney:** VIA Rail n'est propriétaire que d'un certain nombre de wagons à toit vitré, qu'il s'agisse du wagon *Skyline* ou du wagon *Park*. Dans un avenir prévisible, ces wagons devront être envoyés dans les régions où ils ont été traditionnellement utilisés, et malheureusement on ne peut les mettre ailleurs. C'est donc à regret que nous ne pouvons fournir des wagons à toit vitré sur tous ces circuits dits pittoresques.

**Le président:** Monsieur Ouellet, s'il vous plaît.

Dix-huit minutes en passant par la porte arrière. C'est très ingénieux.

**Mr. Ouellet:** I realize that you are chairman of the board on a full-time basis. What additional responsibility you have and

[Text]

mentaires que M. Renouf n'avait pas et qui justifient une position à plein temps?

**M. Hanigan:** Je serais bien mal placé, monsieur le président, pour dire quelles étaient les responsabilités de M. Renouf. Seul M. Renouf, je pense, pourrait répondre à cette question. Quant aux responsabilités du président du conseil d'administration, qui y consacre tout son temps, la première responsabilité, bien sûr, est de présider les assemblées du conseil; de plus, le président du conseil sert de lien avec les élus, le gouvernement et le ministre des Transports.

Aussi, suite à une modification au règlement de la société, qui a été adoptée il y a quelque temps, le président du conseil exerce une surveillance générale sur les activités de la société. C'est, en résumé, le mandat de président du conseil.

**M. Ouellet:** Il y a combien de réunions du conseil par année?

**M. Hanigan:** Il y a 10 réunions statutaires, par année.

**M. Ouellet:** Depuis votre nomination, combien de fois avez-vous rencontré le ministre des Transports?

**M. Hanigan:** À peu près une fois par semaine.

**M. Ouellet:** Avez-vous eu des discussions avec le ministre des Finances au sujet de l'augmentation des tarifs de train dans le couloir Windsor-Québec?

**M. Hanigan:** Non, monsieur le président, les discussions se déroulent avec le ministre de tutelle, le ministre des Transports.

**M. Ouellet:** Voulez-vous me dire que le ministre des Transports détient l'autorité pour décider des tarifs qui pourraient être soumis à la Commission des transports, soit pour augmentation ou diminution?

**M. Hanigan:** Non.

**M. Ouellet:** Non?

**M. Hanigan:** Je ne dis pas que le ministre des Transports a l'autorité en cette matière, monsieur le président. Je dis que mes discussions avec le gouvernement se déroulent avec le ministre des Transports. Ce dernier peut, par la suite, discuter avec son collègue, le ministre des Finances. Mes relations se font avec le ministre des Transports.

**M. Ouellet:** Entendez-vous donner suite au désir du ministre des Finances d'augmenter les prix pour les consommateurs utilisant les trains entre Québec et Windsor?

**M. Hanigan:** Le désir, comme vous dites, du ministre des Finances n'est pas d'augmenter les tarifs. Il vient d'augmenter le recouvrement de la part des usagers quant aux coûts. C'est-à-dire que le ratio coût/dépense doit être augmenté. Ce n'est pas exactement la même chose qu'une augmentation de tarifs. Je ne dis pas qu'il n'y aura pas de modifications, à certains tarifs, mais il n'y a pas de directive d'augmentation des tarifs.

**M. Ouellet:** Je pense que le ministre des Finances, le jour du Budget, et les fonctionnaires du ministère des Finances —qui étaient dans ce que l'on appelle communément dans notre jargon le *lockout* où on discutait des modalités du Budget—

[Translation]

Mr. Renouf did not have that justifies a full-time appointment?

**Mr. Hanigan:** It is hardly my place, Mr. Chairman, to say what Mr. Renouf's responsibilities were. I think that only he can answer that question. The principal responsibility of a full-time chairman of the board is, of course, to chair meetings of the board; he also serves as a liaison between elected representatives, government and the Minister of Transport.

Also, as a result of an amendment to the Corporation's regulations introduced some time ago, the chairman monitors the Corporation's activities. That is basically his mandate.

**Mr. Ouellet:** How many times a year does the board meet?

**Mr. Hanigan:** There are 10 statutory meetings per year.

**Mr. Ouellet:** How many times have you met with the minister of Transport since you were appointed?

**Mr. Hanigan:** About once a week.

**Mr. Ouellet:** Have you discussed fare increases on the Windsor-Quebec City Corridor with the minister of Finance?

**Mr. Hanigan:** No, Mr. Chairman. We discussed these things with the minister responsible, who is the minister of Transport.

**M. Ouellet:** Are you telling me that the minister of Transport is authorized to decide on fare increases or decreases that could be submitted to the Transport Commission?

**Mr. Hanigan:** No.

**Mr. Ouellet:** No?

**Mr. Hanigan:** I am not saying that the minister of Transport has that authority, Mr. Chairman. I am saying that my discussions with government were with the minister of Transport. He can then discuss things with his colleague, the minister of Finance. I deal strictly with the minister of Transport.

**Mr. Ouellet:** The minister of Finance wants to increase fares on the Quebec City-Windsor run. Do you intend to implement that?

**Mr. Hanigan:** That is not what the minister of Finance wants. He has just increased the cost recovery ratio on the users' share. In other words, the cost/expenditure ratio will have to be increased. It is not exactly the same thing as a fare increase. I am not saying that some fares will not change, but there has been no directive to that effect.

**Mr. Ouellet:** I think that the minister of Finance, on budget day, and his officials—who were, as we say, in “lockup” to discuss the specifics of the budget—clearly said that fares will have to increase.

[Texte]

ont bel et bien dit qu'il y aurait nécessairement des augmentations de tarifs.

**M. Hanigan:** Je pense qu'il faut se référer au discours du Budget. Je l'ai écouté attentivement et je l'ai relu. Le ministre des Finances a dit, et je cite ses paroles en anglais:

VIA will be asked to move towards full cost recovery in the corridor

**M. Ouellet:** Oui.

**M. Hanigan:** Alors, je prends chaque mot *will be asked to move towards full cost recovery*.

**M. Ouellet:** Ce qui signifie qu'on peut s'attendre à des augmentations dans trois mois, six mois, un an?

**M. Hanigan:** Il y a deux façons de *move towards full cost recovery*. Il y a plus d'une façon. Evidemment, vous pouvez le faire en augmentant les tarifs, en réduisant les dépenses ou en réduisant les fréquences des voyages. Mais un combiné des deux peut aussi se faire.

**M. Ouellet:** En réduisant les dépenses dans le corridor? Comment allez-vous faire ça?

**M. Hanigan:** M. Franche a signalé tantôt les mesures ou les endroits où nous prévoyons...

• 1700

**The Chairman:** I want you to continue, obviously, and I know you have to be other places this morning, but the record will show that almost all of these questions were covered in quite a bit of detail. I mean, whether you accept it or not, and you can be argumentative, but Mr. Franche and Mr. Hannigan discussed the different ways of handling the last recovery: was depreciation involved, was depreciation not going to be involved? Anyway, you continue but the record is...

**Mr. Ouellet:** I appreciate it, but I want to establish the role and the responsibility of the new chairman, which is now a full-time job but which has never been a full-time job before. I want to know what he is going to do and what will be his implications in the company.

**The Chairman:** Absolutely. That is more than relevant and it was not canvassed this morning. But all this other matter was.

**Mr. Ouellet:** I am trying to find out if he has been appointed full time to increase the cost of passengers on the...

**The Chairman:** All I would point out and I think Mr. Benjamin said at the start of his last intervention... There were a lot of things he said with frustration about the four Ministers of Transport and the state of VIA. I share some of those things as a former member of the opposition and a former member of this committee. I was trying to remind members that, with a new chairman and/or the present president, come September or October, we might as a committee be very correct in making sure they do come back and not temporize and wait another whole year. And that puts pressure on the whole system, including the Minister. By that time we will know even better what the new chairman does.

[Traduction]

**Mr. Hanigan:** I think you have to look at the budget speech. I listened to it carefully and I reread it. The minister of Finance said, and I quote:

VIA will be asked to move towards full cost recovery in the corridor.

**Mr. Ouellet:** Yes.

**Mr. Hanigan:** You have to look at each word "*will be asked to move towards full cost recovery*".

**Mr. Ouellet:** That means we can expect increases in three months, six months, a year?

**Mr. Hanigan:** There are two ways of moving towards full cost recovery. There is more than one way. You can do it by increasing fares, by reducing expenditures, or by putting on fewer trains. You can also have a combination.

**Mr. Ouellet:** By reducing expenditures in the corridor? How are you going to do that?

**Mr. Hanigan:** Mr. Franche told you earlier about the steps and the places where we are planning...

**Le président:** Je veux bien que vous poursuiviez et je sais que vous avez d'autres engagements ce matin, mais je vous signale que la majorité de ces questions ont déjà été posées et que nous avons reçu des réponses plutôt détaillées. Que vous l'acceptiez ou non—et vous pouvez toujours le disputer, M. Franche et M. Hannigan ont déjà parlé du dernier effort de recouvrement: fallait-il, oui ou non, tenir compte de l'amortissement? Vous pouvez toujours poursuivre, mais...

**M. Ouellet:** Je le sais, mais je tiens à clarifier le rôle et les responsabilités du nouveau président, car c'est la première fois que la société a un président à plein temps. C'est donc quelque chose de nouveau. Je veux savoir ce qu'il va faire et ce que ses actions signifieront pour la compagnie.

**Le président:** Absolument. C'est tout à fait pertinent et on n'en a pas encore parlé. Quant au reste, on en avait déjà discuté.

**M. Ouellet:** Je veux savoir s'il a été nommé à temps plein pour augmenter les tarifs...

**Le président:** Je vous signale, et je crois que M. Benjamin l'a mentionné au début de sa dernière intervention... On se plaint souvent des quatre ministres des Transports et de l'état de VIA Rail. J'ai été dans l'opposition et j'ai siégé au Comité. Je comprends les frustrations. Mais je vous rappelle que nous traitons avec un nouveau président et un nouveau président de conseil d'administration et nous aurions peut-être intérêt à les inviter à comparaître de nouveau en septembre ou en octobre, au lieu de laisser traîner les choses et attendre encore un an. Ce sera difficile pour tout le monde, y compris le ministre. Mais nous aurons, à ce moment-là, une meilleure idée du rôle du nouveau président.

## [Text]

**M. Ouellet:** Très bien, mais j'aimerais qu'il me donne l'assurance que les tarifs du train entre Montréal et Toronto n'augmenteront de 30 p. 100 d'ici à ce qu'il revienne. Est-ce qu'il peut me donner cette assurance?

**M. Hanigan:** Nous nous conformons au désir du ministre des Finances de se rapprocher le plus possible et le plus rapidement possible d'un *full cost recovery*. Je disais tout à l'heure qu'il était possible de le faire de différentes façons, soit par l'augmentation des tarifs, par la diminution des dépenses, ou encore par les deux. Comme le président-directeur général l'a dit ce matin, il y a des éléments très positifs qui nous indiquent une diminution possible des coûts assez marquée pour 1986 et 1987.

De quelle façon exactement allons-nous nous plier à ce désir du ministre des Finances? Ce sera beaucoup plus clair au moment du dépôt du plan d'entreprise.

**M. Ouellet:** Vous ne pouvez pas me donner aujourd'hui l'assurance que le coût du billet de train entre Montréal et Toronto n'augmentera pas de 30 p. 100?

**M. Hanigan:** L'éventuelle loi donnera à VIA, du moins je l'espère, beaucoup plus de souplesse au point de vue des tarifs. Jusqu'à présent, la tarification a été surtout basée sur la distance et pas tellement sur ce que le marché peut payer. Nous aurons donc plus de souplesse au point de vue de la tarification lorsque la loi aura été adoptée. Nous avons l'intention, et il le faudra, d'établir une stratégie de mise en marché très agressive pour atteindre cet objectif.

Vous me demandez de vous dire aujourd'hui que les tarifs n'augmenteront pas de 30 p. 100 d'ici notre prochaine comparaison devant la Commission parlementaire. Eh bien, si vous pouviez me dire la date de notre prochaine comparaison devant la Commission parlementaire, ce serait peut-être plus facile. Mais si on ne revient que dans un an ou deux, c'est autre chose.

**M. Ouellet:** Il est sûr que vous allez revenir plus tôt que cela. Il faut justifier votre emploi à plein temps. Avec le salaire qu'on vous paye, vous faites mieux de venir souvent.

J'ai une dernière question à poser, et je vais la poser à M. Franche. Le gouvernement a annoncé la remise en service, le 1<sup>er</sup> juin, de six services ferroviaires voyageurs.

• 1705

Est-ce que VIA Rail a l'intention d'assurer une surveillance de l'utilisation de ces nouveaux services pour les passagers? Est-ce qu'il y aura une surveillance de la rentabilité de ce service? Est-ce que vous pourrez dans trois mois ou six nous faire rapport sur le succès ou l'insuccès de ces six lignes qui seront remises en service le 1<sup>er</sup> juin?

**M. Franche:** Monsieur le président, nous allons surveiller très étroitement ces six lignes-là et d'autres. Nous avons depuis seulement quelques mois un service qui nous permet d'évaluer, par train, les revenus que l'on perçoit. C'est là un des éléments.

Or, je dois vous dire, parce que vous parlez de trois mois ou six mois, je crois, que rebâtir un service, cela prend des fois un peu plus de temps que cela. Mais l'on peut avoir une idée de

## [Translation]

**Mr. Ouellet:** Fine, but I would like his assurances that fares between Montreal and Toronto will not increase by 30% between now and then. Can he give me those assurances?

**Mr. Hanigan:** The minister of Finance wants us to move as quickly as possible towards full cost recovery and that is what we are doing. I said earlier that there were several ways of going about this: By increasing fares, by reducing expenditures or by doing both. As the president and chief executive officer said this morning, there are some very positive elements that indicate that there could be a significant cost reduction in 1986-1987.

How exactly are we going to go about doing what the Finance Minister wants? It will be much clearer when our corporate plan is tabled.

**Mr. Ouellet:** Can you provide me with assurances here and now that the cost of a train ticket between Montreal and Toronto will not increase by 30%?

**Mr. Hanigan:** The new legislation will give VIA much more flexibility with respect to fares, at least we hope it will. Until now, fares have been largely based on distance and not on what the market can take. When the new legislation is introduced, we will have much more flexibility as far as fares are concerned. We intend to map out a very aggressive marketing strategy to achieve our objectives, in fact we will have to.

You are asking me to provide assurances that the fares will not increase by 30% between now and our next appearance before the committee. If you could tell me when our next appearance would be, it might be easier. But if we only come back in a year or two, that is different.

**Mr. Ouellet:** You will certainly be back before that. You have to justify your fulltime appointment. With what you are being paid, you had better come back often.

I asked you another question and I will put it to Mr. Franche as well. The government announced that, on June 1, service would resume on six passenger rail routes.

Does VIA Rail intend to monitor these new rail services? Will you monitor them to determine whether they are profitable? Could you, three or six months from now, report on how successful or unsuccessful these six months have been?

**Mr. Franche:** We will be monitoring these six lines, and others, very closely. A few months ago, we introduced a service whereby we can assess revenue on a train-by-train basis. That is one of the components.

You have talked about reporting in three or six months and I must say that I think that it takes a little longer than that to rebuild the service. But we can get some idea of increases and

## [Texte]

l'augmentation et si c'est rapide ou non. On peut se faire une idée de ce que devrait être l'achalandage et si nous pouvons y faire face. Cela, nous le saurons et nous en verrons la portée.

J'ai de l'expérience depuis deux ans et demi, et une des choses qu'il faut savoir, c'est que lorsqu'on fait des changements, on a de la difficulté, souvent, à dire: Eh bien, le changement est sur tel train... Oui, mais cela en a soustrait d'un autre! Je me rappelle très bien lorsque nous avons fait l'*Océan* et le *Chaleur*. À un certain moment il y avait du trafic qui s'est réparti entre les deux. On a mis en place le *Panorama* qui va continuer jusqu'à Vancouver. On sait déjà qu'il y a un changement dans la fréquentation entre le *Canadian* et le *Panorama*. Et cette partie est difficile à établir. Mais certainement, on évalue ces services-là.

**Le président:** Merci beaucoup pour votre témoignage.

I must say, Mr. Franche, Mr. Hanigan and your compatriots and Dr. Horner, I think the letter of transmittal from Mr. Renouf, the predecessor of Mr. Hanigan, is certainly most prophetic, and let us hope not pathetic when he says VIA is at the crossroads. In view of the evidence here this morning and certainly even the last question of Mr. Ouellet and some of the thoughts of Mr. Benjamin, I think it would be our thought—and the steering committee will canvass this—that perhaps, even though you may not have the two or three years to monitor the resurrection of lines in some of that organization plan, it would be a very appropriate time to come back next fall. But we will obviously be in touch, and we thank you very much for coming today.

Our next witness is Mr. Greg Gormick, the Executive Director of Transport 2000. We will just keep moving right along. I want to thank the members for their co-operation in getting this far.

Mr. Gormick, welcome. Your continuing interest in VIA Rail is certainly well recognized. I know you have heard some of the evidence today. I do not think you were here this morning.

**Mr. Greg Gormick (Executive Director, Transport 2000):** I have been here all day.

**The Chairman:** So you have heard the evidence all day.

I gather you do not have a prepared statement, so we could just start in. Do you have some comments? Did you want to reflect upon the evidence or did you just want questions from members? We do not want to hurry you, but the bells are going to ring at 5.45 p.m., and I am very apprehensive of trying to get a quorum at 8 p.m.

**Mr. Gormick:** Okay. The only thing I can really say is that I have just returned from four weeks outside the country, and upon returning, I found a stack of material on my desk on VIA Rail that is as high as Mount Everest. I am often amazed at how much gets said but how little really gets done. I think some of the members of this committee have expressed that opinion, too. A lot of things seem to be said, but I do not see too much progress so far.

## [Traduction]

of the rate of increase. We can get some idea of what passenger loads should be and whether we can accommodate them. We will have those figures and we will see what the impact has been.

I have been dealing with this for two and one-half years and one of the things you have to know is that when you make changes, it is often hard to say: the change will affect such-and-such a line... Yes, but it will have a negative effect on another line! I remember very clearly when we operated the "Ocean" and the "Chaleur". At some point, the traffic was divided between the two. We introduced the "Panorama", which will go on to Vancouver. We know already that there has been a change in the traffic pattern between the "Canadian" and the "Panorama". And that part is hard to evaluate. But we certainly do evaluate those services.

**The Chairman:** Thank you very much for your comments.

Je dois dire à M. Franche, à M. Hannigan, à leurs collègues et à M. Horner, que la lettre de M. Renouf, le prédécesseur de M. Hannigan, dans laquelle il prétend que VIA se trouve à un point tournant, est certainement prophétique, sinon pathétique. Étant donné les témoignages de ce matin, et les questions posées par M. Ouellet et M. Benjamin, il conviendrait peut-être—et on peut confier la question au Comité directeur—de vous inviter à comparaître l'automne prochain. Vous n'aurez peut-être pas eu deux ou trois ans pour contrôler la remise en service des lignes en question dans le cadre du plan de la société, mais on vous contactera quand même. Je vous remercie d'être venus.

Notre prochain témoin est M. Graig Gormick directeur exécutif de Transport 2000. Nous allons bon train et je remercie les députés de leur collaboration.

Monsieur Gormick, je vous souhaite la bienvenue. Vous vous intéressez depuis longtemps à VIA Rail. Vous avez entendu les témoins qui ont comparu aujourd'hui. Je ne sais pas si vous étiez là ce matin.

**M. Graig Gormick (directeur exécutif, Transport 2000):** Je suis là depuis ce matin.

**Le président:** Vous avez donc entendu tous les témoins.

On me dit que vous n'avez pas l'intention de faire un exposé. On pourrait donc commencer tout de suite. Avez-vous des observations à faire? Voulez-vous répondre aux témoignages ou commencer tout de suite avec les questions? Nous ne voulons pas vous presser, mais à 17h45, les cloches se mettront à sonner. Et je crains qu'à 20 heures, on n'ait pas le quorum.

**M. Gormick:** Très bien. Je tiens seulement à préciser que je reviens de l'étranger, où j'ai passé quatre semaines. À mon retour, j'ai trouvé sur mon bureau une montagne de documents portant sur VIA Rail. On parle beaucoup, mais on ne fait pas grand-chose, et cela m'étonne toujours. Je crois que certains d'entre vous partagent mon avis. On parle beaucoup, mais on ne fait pas beaucoup de progrès.

## [Text]

I think a lot of action has been taken by certain bodies. I think the Rail Passenger Action Force is the most positive thing that has happen in the rail passenger business in this country so far. I think VIA Rail has made some progress itself, but there are some very large questions to be addressed, and certainly the members of this committee have addressed some of them this morning and this afternoon.

But I do not want to take too much time. I think it probably would be best if we just delved into the questions, if that is all right with you.

• 1710

**The Chairman:** That is fine with me. You just did open up one in my mind. Were there some not addressed by the members so far or should we just let them start in?

**Mr. Gormick:** I think that might be easiest, yes.

**The Chairman:** Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** I want to thank our witnesses for appearing today. I certainly agree with his preliminary remark to the effect that a lot has been said, we have been bombarded by press releases from the Minister's office in recent weeks. But I was astonished to realize from the witness'es answers earlier that, in fact, not a single piece of new equipment has been purchased.

I want to know if you believe there should be a moratorium on price until VIA Rail is in a position to offer a better service. We all know the difficulties experienced by the service because of the old equipment and because of priorities on certain lines. We are now told there is a prospect of rate increase. Do you believe there should be a moratorium on rate increase until VIA has the capacity to offer a better service? I am afraid the Canadian public will be asked to pay more for the same type of service it has been enjoying.

**Mr. Gormick:** If I can come at this more or less sideways, one of the problems in discussing this today is that we heard the budget speech of Mr. Wilson last week yet we have not heard the full plan for VIA. I certainly agree that it is very hard to justify rate increases when you are running 1955 vintage equipment. I think that it is going to be very difficult to entice the public into something that should have been replaced 15 years ago or, at the very least, should have been upgraded.

I must say that I try to be optimistic on all this. Yet in going over the minutes of these meetings over the past several years, as Mr. Benjamin has pointed out, every time the topic is brought up, we hear, yes, the money will be advanced, the money will be committed. As I say, I like to be optimistic but I also must be realistic; I want to see something in writing; I want to see money allocated. I really feel that we are at a point where it is very hard for us to say, yes, they should do this; yes, they should do that; no, I do not agree with that; or I do agree. We really do not know where we are heading yet. The action force has certainly turned in some very strong recommenda-

## [Translation]

Certains organismes ont fait bien des démarches. La constitution du groupe de travail sur les services ferroviaires-voyageurs, c'est tout ce qu'on a fait de positif dans le domaine des services ferroviaires-voyageurs. VIA Rail elle-même a fait certains progrès, mais il reste à résoudre des questions fort importantes. Et les membres du Comité les ont certainement abordées ce matin et cet après-midi.

Mais je ne veux pas prendre trop de temps. Si cela vous convient, on peut se lancer tout de suite dans les questions.

**Le président:** Cela me convient parfaitement. Justement, ce que vous venez de dire m'a fait penser à une question que je pourrais vous poser. Y a-t-il des questions qui n'ont pas encore été posées, ou préférez-vous qu'on invite les députés à poser leurs questions comme ça, sans plus tarder?

**M. Gormick:** Ce serait préférable, je crois.

**Le président:** Monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Je tiens d'abord à remercier nos témoins d'avoir bien voulu comparaître devant le Comité. Il est certainement exact de dire qu'on a beaucoup parlé: on est bombardé, depuis quelques semaines, de communiqués de presse émanant du bureau du ministre. Mais j'ai été bien étonné d'apprendre qu'on n'a pas acheté un seul appareil nouveau.

Croyez-vous que les tarifs doivent être gelés jusqu'à ce que VIA Rail soit en mesure d'offrir un meilleur service? Nous savons tous qu'il y a des problèmes parce que le matériel est vieux et que certaines lignes ont la priorité. Et on nous dit maintenant que les tarifs peuvent augmenter. Croyez-vous donc que les tarifs doivent être gelés jusqu'à ce que VIA soit en mesure d'offrir un meilleur service? Je crains que les tarifs n'augmentent sans que le service s'améliore en conséquence.

**M. Gormick:** Il est difficile d'en discuter. M. Wilson a déposé son budget, mais on n'a pas encore dévoilé le plan de VIA. Il est, bien sûr, difficile de justifier les augmentations de tarifs, alors que le matériel date de 1955. Il sera difficile de convaincre le public de monter dans des wagons qui auraient dû être remplacés il y a 15 ans, ou du moins remis en état.

J'essaie de conserver mon optimisme. Mais les comptes rendus de ces réunions démontrent—comme M. Benjamin l'a si bien dit—que chaque fois qu'il est question de services destinés aux voyageurs, on nous promet que des fonds y seront consacrés. Je voudrais être optimiste, mais il faut aussi être réaliste; je voudrais qu'on ait quelque chose par écrit; je voudrais que des fonds soient octroyés. Il devient de plus en plus difficile de dire qu'il faudrait faire ceci ou qu'il faudrait faire cela ou, au contraire, rejeter certaines mesures. On ne sait pas encore où on s'en va. Le groupe de travail a recommandé des mesures très précises. Il est clair que les membres du groupe voudraient que VIA soit complètement réaménagée.

[Texte]

tions. I do not think there is any question but that they favour the total rebuilding of VIA Rail.

If I may be so presumptuous, I think the Minister of Transport feels that way too. I am a little bit hesitant to enter into this topic, but I do feel we are dealing with something that is very political. There are people who are totally dedicated to the rebuilding of VIA; there are people who are skeptical; and there are people who are against it. Unfortunately, we do not know which side is going to win this battle.

Naturally Transport 2000 is pushing for the rebuilding of VIA. We want that commitment. Certainly the question of raising the fares, when we have no commitment to the future, is a very difficult one.

**Mr. Ouellet:** —the task force of Dr. Horner, after they were given their mandate.

**Mr. Gormick:** Yes, we have met with them several times; we have kept in close contact with them and we have let them know our views.

**Mr. Ouellet:** Have you been apprised of their report?

**Mr. Gormick:** We have not seen the report. It has not been made public yet. We have a general idea of their feelings, yet they are not in a position to release that material to us officially.

**Mr. Ouellet:** Do you think it should be made public?

**Mr. Gormick:** Yes, definitely.

**Mr. Ouellet:** Are you going to ask the Ministers to release it?

**Mr. Gormick:** Yes, we are.

**The Chairman:** That was very relevant, pungent and brief. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I agree with Mr. Gormick that excellent recommendations were put in by the task force of Dr. Horner and his colleagues, one of whom is a former executive secretary of Transport 2000. I thought they were all excellent appointments by the Minister. I hope he gets the mandate to implement those recommendations. But would you not agree, Mr. Gormick, that unless and until government policy and decisions by the Department of Finance and Treasury Board change, not only VIA Rail but the Department of Transport is pretty well helpless on the matter of ordering equipment?

• 1715

**Mr. Gormick:** I am afraid so. The one point I would like to make in all this is that when we go over the details, as we have this morning and this afternoon, I get pushed further and further toward the conclusion that we have a major problem with transportation policy in general. VIA is just a symptom of that transport policy neglect.

[Traduction]

A mon humble avis, le ministre des Transports favorise un réaménagement. J'hésite à aborder le sujet, mais je crois que la question est hautement politisée. Il y en a qui sont absolument convaincus que VIA doit être réaménagée; il y en a qui n'y croit pas tellement; et il y en a qui s'y oppose carrément. Mais on ne sait pas, malheureusement, quelle faction va l'emporter.

Transport 2,000 est naturellement en faveur du réaménagement de VIA. Nous cherchons un engagement en ce sens. Il est difficile de dire si les tarifs doivent être augmentés, car on ne sait pas ce qui va se produire. Il n'y a pas d'engagement.

**M. Ouellet:** ... le groupe de travail présidé par M. Horner, après que son mandat a été précisé.

**M. Gormick:** Oui, nous avons rencontré les membres à plusieurs reprises; nous sommes restés en contact avec eux et nous avons fait valoir notre point de vue.

**M. Ouellet:** Est-ce qu'on vous a dit qu'ils ont rédigé un rapport?

**M. Gormick:** Nous n'avons pas lu le rapport. Il n'a pas encore été rendu public. Nous avons une idée des conclusions, mais le groupe n'a pas le droit de nous donner un exemplaire.

**M. Ouellet:** Croyez-vous qu'il doit être rendu public?

**M. Gormick:** Absolument.

**M. Ouellet:** Allez-vous demander aux ministres de le rendre public?

**M. Gormick:** Oui.

**Le président:** C'était pertinent, percutant et bref. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je conviens, avec M. Gormick, que les recommandations formulées par M. Horner et ses collègues—dont l'un avait travaillé comme secrétaire exécutif auprès de Transport 2,000—sont tout à fait excellentes. La composition du groupe de travail était d'ailleurs impeccable. J'espère que le ministre sera autorisé à appliquer les recommandations. Mais n'est-il pas exact de dire, monsieur Gormick, que si l'on ne modifie pas la politique du gouvernement, et les décisions prises par le ministère des Finances et le Conseil du Trésor, il ne sera pas question que VIA Rail, ou bien le ministère des Transports, achète du nouveau matériel?

**M. Gormick:** Je le crains. Ce que je tiens absolument à faire valoir dans toute cette affaire, c'est que lorsque nous entrons dans les détails, comme nous l'avons fait ce matin et cet après-midi, j'en arrive de plus en plus à la conclusion que nous avons un problème fondamental en ce qui concerne la politique en matière de transports en général. VIA n'est que le symbole de l'abandon où nous avons laissé la politique en matière de transports.

*[Text]*

I think that for too long our transport policy has been piecemeal. I think we really do have to come to the point where we decide what we are going to do with transportation, whether it be VIA or the bus industry or air or marine. People often say to us at Transport 2000 that they go to Europe and see this marvellous rail transportation system and interconnecting bus lines and even interconnections between rail and air. Well, it just was not something that happened. It was government policy that did that. It was government policy that said they were going to develop the rail passenger system and that it would have its market or its area of influence. And the same can be said for the other modes of transportation.

We have not had that so far in this country. That is what we have certainly been leaning toward, and that is what we feel we need. This whole question of VIA Rail and the re-equipping of VIA Rail is just part of that larger question.

**Mr. Benjamin:** On the matter of the kinds of equipment, has Transport 2000 done studies and made recommendations to VIA and the ministry regarding the variety or the kinds of transcontinental equipment, for example, that are in place either in North America or elsewhere in the world that would be suitable for use here, without us having to go into a lot of research development and prototype operations before we get those vehicles in place?

**Mr. Gormick:** Yes, definitely. The superliner design, which was mentioned this morning, is the one we have favoured, simply because it can be taken "off the shelf". That term is an oversimplification, but it can be taken off the shelf; it is a prototype that exists. Amtrak is using it. Just the other day I was on the superliners coming back through the United States.

The fact is, they work. They are efficient. They are available to us, or at least through Bombardier's licensing they will become available to us. We have been pushing for the purchase of superliners for four years now. I would not want to say we were the ones responsible for the decision to go ahead with it, but we like to think we had some influence on the purchase of that equipment. It is reliable, and that is something you really cannot say about the equipment we are using today.

We have mixed feelings about the LRCs right now. That has been one of my favourite topics, as some of the gentlemen at VIA have found out. I am not against Bombardier. I have often been accused of being against Bombardier. We know Bombardier has had major problems, and we hope they will resolve them. Both General Motors and Bombardier have produced locomotives in this country for 25 or 30 years, diesel locomotives. Bombardier actually goes back even further than that.

They both have designs that are available to us. I believe Mr. Franche indicated they would be purchasing General Motors locomotives, a highly reliable locomotive that is being used every day by Amtrak, by Go Transit, Canadian National and Canadian Pacific. The equipment is there. Everything is there. All we need is a commitment.

*[Translation]*

Je crois que pendant trop longtemps, nous avons eu une approche éparpillée face à cette politique. Je crois qu'il nous faut vraiment en arriver à nous décider sur ce que nous allons faire avec les transports, que ce soit VIA, ou les secteurs autobus, aérien ou maritime. Les gens nous disent souvent à Transport 2000 qu'ils sont allés en Europe, qu'ils ont vu ce merveilleux réseau ferroviaire avec liaison rail-autobus, et même liaison rail-air. Cela ne s'est pas tout simplement produit. C'est la politique gouvernementale qui l'a voulu. C'est la politique gouvernementale qui a dit: nous allons mettre au point un réseau de services ferroviaires voyageurs en lui attribuant un marché ou une aire d'influence. On peut en dire de même en ce qui concerne les autres modes de transport.

Jusqu'à présent, nous n'avons eu rien de tel au Canada. Nous avons certainement eu tendance à le rechercher, et nous estimons que c'est ce qu'il nous faut. Or, toute cette question entourant VIA Rail et la remise à neuf de VIA Rail s'insère tout simplement dans cette question plus vaste.

**M. Benjamin:** Quant au genre d'équipement, est-ce que Transport 2000 a effectué des études et formulé des recommandations à VIA et au ministère au sujet de la gamme ou du genre d'équipement transcontinental, par exemple, en place déjà en Amérique du Nord, ou ailleurs de par le monde, qu'il conviendrait d'utiliser ici, sans que nous ayons à effectuer une somme considérable de recherches et sans devoir mettre à l'essai des prototypes avant d'installer ces véhicules?

**M. Gormick:** Oui, très certainement. Nous nous sommes prononcés en faveur du modèle «superliner» dont il a été question ce matin, tout simplement parce que c'est de l'équipement de série. Je simplifie peut-être un peu trop, mais c'est de l'équipement de série; le prototype existe. Amtrak l'utilise. Tout récemment, j'ai voyagé à bord d'un superliner en revenant par les États-Unis.

En fait, ces wagons fonctionnent. Ils sont efficaces. Ils sont à notre portée, ou tout au moins, en octroyant des permis à Bombardier, nous pourrions nous en procurer. Cela fait maintenant quatre ans que nous préconisons l'achat de superliners. Je n'irais pas jusqu'à prétendre que nous sommes responsables du choix, mais nous aimons penser que nous avons joué un certain rôle dans l'achat de cet équipement. Il est fiable, ce qu'on ne saurait certainement pas prétendre en ce qui concerne l'équipement que nous utilisons aujourd'hui.

Nous avons des sentiments contradictoires en ce qui concerne les LRC à l'heure actuelle. C'est l'un de mes sujets favoris, comme certains, à VIA, l'ont constaté. Je ne suis pas contre Bombardier. On m'a souvent accusé de l'être. Nous savons que Bombardier a connu de graves difficultés, et nous espérons que c'est maintenant réglé. Et General Motors et Bombardier construisent des locomotives au Canada depuis 25 ou 30 ans, des locomotives diesel. Bombardier remonte encore plus loin.

Ces deux entreprises ont des modèles que nous pourrions utiliser. Je crois que M. Franche a dit qu'ils allaient acheter des locomotives de General Motors, une locomotive très fiable qu'utilisent tous les jours Amtrak, Go Transit, le Canadien National et le Canadien Pacifique. L'équipement existe. Tout est là. Ce qu'il nous faut, c'est un engagement.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Except money.

**Mr. Gormick:** That is right. We need the money; we need the commitment. And until that commitment is brought forth I wonder how long we are going to flounder around. We cannot afford to flounder much longer, because every day, every minute we sit and discuss this and no decision is reached, the more expensive it gets and the further away we get from actually receiving that equipment.

If we are going to have to take a \$93 million chop or \$100 million chop on VIA's budget, it is vital that we have that equipment. You could not operate Air Canada with DC-3s; you should not be operating VIA with 1955-vintage rolling stock.

**Mr. Benjamin:** Those are all the questions I have. I just want to encourage all members of the committee to take out a membership in Transport 2000, because the material they can provide members . . .

**The Chairman:** Is very good. It is. Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Taylor. I must say you are all great strikers here, Mr. Ouellet and Mr. Benjamin and everybody.

**Mr. Taylor:** How many members do you have in Transport 2000 and where are they located?

**Mr. Gormick:** They are located throughout the country, and I believe our membership is now in the area of 800 to 900 individual members. There are also corporations, townships, cities, provincial bodies. Many people belong to the organization. It is very widespread, and they stretch right from Newfoundland to the Yukon.

**Mr. Taylor:** What do you call your various areas? Are they called organizations or branches or . . . ?

• 1720

**Mr. Gormick:** We have eight regions across the country. We have the Atlantic, Quebec, Ottawa-Outaouais, Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia regions, and they in turn embrace a few other provinces and territories not mentioned.

**Mr. Taylor:** Are they incorporated?

**Mr. Gormick:** Some of them are incorporated, yes, as non-profit organizations. It varies from province to province according to the rules of each province.

**Mr. Taylor:** Is the national association incorporated?

**Mr. Gormick:** Yes, we are; we are headquartered in Ottawa.

**Mr. Taylor:** Do the other branches pay a fee to belong?

**Mr. Gormick:** Yes, they do. We have a structure whereby membership fees from the regions are fed to the national office to keep us going, to do research and to provide them with material such as a bimonthly newsletter.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Tout, sauf l'argent.

**M. Gormick:** En effet. Il nous faut l'argent; il nous faut un engagement. Tant que nous n'aurons pas d'engagement, je ne sais pas combien de temps nous allons continuer à aller à la dérive. Nous ne pouvons pas nous offrir le luxe de dériver pendant encore longtemps, car chaque jour, chaque minute que nous en discutons et que la décision se fait attendre, plus il nous en coûtera cher et plus nous voyons s'éloigner la date de livraison de l'équipement.

Si nous retranchons 93 millions de dollars ou 100 millions de dollars du budget de VIA, alors, il devient vital d'avoir cet équipement. Vous ne pourriez pas exploiter Air Canada avec des DC-3; il ne faudrait pas exploiter VIA avec du matériel roulant de 1955.

**M. Benjamin:** Ce sont là toutes les questions que j'avais. En terminant, j'aimerais simplement encourager tous les membres du Comité à adhérer à Transport 2000, car la documentation qu'ils peuvent nous fournir . . .

**Le président:** . . . est excellente. En effet. Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Taylor. Je dois dire que vous êtes tous de formidables critiques ici, M. Ouellet et M. Benjamin, et tout le monde.

**M. Taylor:** Combien de membres a Transport 2000 et où se trouvent-ils?

**M. Gormick:** Ils sont dans tout le pays, et je crois que nous avons 800 à 900 membres individuels. Il y a également des sociétés, des conseils municipaux, des villes, des organismes provinciaux. Toute une gamme de gens appartiennent à l'association. C'est très répandu, et nous avons des membres de Terre-Neuve au Yukon.

**M. Taylor:** Comment appelez-vous vos diverses régions? S'agit-il d'organismes ou de succursales, ou . . . ?

**M. Gormick:** Nous avons huit régions à travers le pays. Il s'agit de l'Atlantique, du Québec, d'Ottawa-Outaouais, de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, lesquelles englobent les quelques autres provinces et territoires qui ne sont pas nommés.

**M. Taylor:** Ces associations sont-elles incorporées?

**M. Gormick:** Certaines le sont, comme associations à but non lucratif. Cela varie d'une province à l'autre, selon les règlements de chacune.

**M. Taylor:** L'association nationale est-elle incorporée?

**M. Gormick:** Oui, nous le sommes; notre siège social se trouve à Ottawa.

**M. Taylor:** Les autres succursales versent-elles des droits d'association?

**M. Gormick:** Oui. Selon notre structure, les frais d'association des régions alimentent le bureau national afin de nous permettre de continuer, de faire de la recherche et de fournir aux régions de la documentation sous forme d'une lettre de nouvelles publiée toutes les deux semaines.

## [Text]

**Mr. Taylor:** Do you do anything in regard to public relations? You want the trains operating again . . .

**Mr. Gormick:** Yes, we certainly do.

**Mr. Taylor:** —you want to see the return to the romance and magic of train travel. I am a little alarmed. You sounded very pessimistic; you seemed to want the money first. I got the impression that you thought, well, if the government says we are going to have trains, then people would use them. Is that not putting the cart before the horse?

**Mr. Gormick:** The situation is that the people of Canada still do use the train. There has never been a problem with getting people to ride trains in this country.

First off, I should say that we are not just a rail passenger group; we are concerned with all forms of public transportation. We do not believe that the government is a bottomless pit which should be spending its money to pepper the country with trains just for the sake of having the trains. We do not believe that we should move back to the 1940s where there was a train to literally every town. We know that transportation has changed, the country has changed. But there is certainly a number of instances where the passenger train is vital. There are areas where the influence of commercial air service, the private automobile, the passenger train and the bus all cross over.

We feel that there should be more co-ordination between the modes. We feel that the government does have a certain obligation, since it has a Crown corporation called VIA Rail, to assure the Canadian public of the most efficient rail passenger system it can provide.

I did not mean to imply that the money should just suddenly come gushing out of nowhere. We think there is enough material and evidence to suggest that the government will have to commit some sort of money, not just say that they are going to commit \$200 million or \$400 million or \$600 million this year to VIA; it has to be a long-term commitment. It has been this uncertainty that has really condemned the passenger train to a slow death.

Now, if I can just jump back to the point I made about Canadians riding their trains. Back in the 1950s, when Canadian National and Canadian Pacific bought the equipment now being used, ridership did rise. However, it never covered the cost. There were a number of reasons for this. There was a changing trend in transportation. The fact is, people did ride the trains, but that never covered their costs.

So both Canadian National and Canadian Pacific wanted out of the passenger train business and it was Donald Gordon, with a gentleman by the name of Pierre Delegrave, who in the early 1960s decided to have another try at the passenger business. Between 1961 and 1968, Canadian National increased its passenger load by 80%.

## [Translation]

**M. Taylor:** Et faites-vous quelque chose en matière de relations publiques? Voulez-vous qu'il y ait à nouveau des trains . . .

**M. Gormick:** Oui, très certainement.

**M. Taylor:** . . . vous voulez voir renaître l'aspect romantique et magique des déplacements ferroviaires. Je suis un peu inquiet. Vous m'avez paru très pessimistes; vous semblez vouloir d'abord avoir l'argent. J'ai eu l'impression que vous pensez que si le gouvernement décrète qu'il y aura des trains, alors, il y aura des usagers. N'est-ce pas placer la charrue devant les boeufs?

**M. Gormick:** Le fait est que les Canadiens veulent continuer à prendre le train. Il n'y a jamais eu de difficulté à faire prendre le train aux gens au Canada.

Tout d'abord, je dois dire que nous ne sommes pas simplement un groupe d'usagers des chemins de fer; nous nous préoccupons de toutes les formes de transport public. Nous ne croyons pas que le gouvernement possède des ressources illimitées et qu'il puisse mettre des trains ici et là de par le pays, tout simplement pour avoir des trains. Nous ne croyons pas qu'il faille retourner aux années 40, alors qu'il y avait un train dans toutes les villes. Nous savons que les transports ont changé, que le pays a changé. Toutefois, il est certain que dans plusieurs cas, le service ferroviaire est essentiel. Il y a des régions où converge l'influence des services aériens commerciaux, de l'automobile privée, du service ferroviaire voyageurs et des autobus.

Nous estimons qu'il faudrait faire une meilleure coordination entre les divers modes. Nous estimons que le gouvernement a un peu l'obligation, puisqu'il est propriétaire d'une société de la Couronne, VIA Rail, d'assurer au public canadien le service ferroviaire voyageurs le plus efficace possible.

Je n'ai pas voulu dire que l'argent devait tout à coup tomber du ciel. Nous croyons qu'il y a suffisamment de documentation et de preuves pour dire que le gouvernement devra s'engager à verser une certaine somme, non pas qu'il s'engage à verser 200 millions ou 400 millions ou 600 millions de dollars cette année à VIA; il doit prendre un engagement à long terme. En fait, c'est cette incertitude qui a condamné le service voyageurs à une mort lente.

Permettez-moi maintenant de revenir à ce que j'ai fait valoir au sujet des Canadiens qui prennent le train. Au cours des années 50, lorsque le Canadien National et le Canadien Pacifique avaient acheté l'équipement qu'on utilise maintenant, le nombre de passagers avait augmenté. Toutefois, on n'a jamais récupéré les sommes engagées. Et ce, pour plusieurs raisons. Il y a eu une évolution de la tendance dans les transports. En fait, les gens prenaient le train, mais pas assez pour payer l'équipement.

Par conséquent, et le Canadien National et le Canadien Pacifique ont voulu se retirer du service voyageurs; ce fut Donald Gordon, de concert avec Pierre Delegrave, qui, au début des années 60, ont décidé de donner une autre chance au service voyageurs. Entre 1961 et 1968, le Canadien National a augmenté de 80 p. 100 le nombre de ses passagers.

## [Texte]

But then in 1968 we had a piece of legislation called the National Transportation Act, which was very far-sighted in many respects, but I do not think was every properly interpreted. It set up many roadblocks to the further development of the rail passenger business, and it meant the end of many services. These services in many cases had been used, but there was to be a rationalization. That is a term that I have always loved in transportation—"rationalization" means you are going to lose half your service and love it. In fact, I even noticed that the other day in the budget it was said that some of VIA Rail's services would be rationalized. I hope that does not mean what it has traditionally meant.

Anyway, to get more to the point, the rail passenger business did start to wither after 1968. When the oil crisis hit in 1973-74, suddenly people turned back to the train—not in huge numbers, but enough to make a difference in the balance sheet at CN. It was then that the federal government decided to go ahead and put money into the rail passenger business under a corporation to be known as VIA Rail Canada Inc. Well, VIA increased the passenger loads tremendously between 1977 and 1981, and it was only the cutbacks of 1981 that brought VIA's total ridership down.

Now, ridership has been climbing back up again and I am confident that it will continue to climb. I think one of the points that seems to be lost in these discussions quite often is that we do not have to suddenly have the ridership jump from 7 million to 20 million in order to make VIA more efficient.

• 1725

We know what the ridership potential is, but what we have to do is try to get the cost recovery to a much better point. Amtrak, in the United States, which is going through its own problems with the administration right now, has done an admirable job in improving its efficiency and its cost recovery. They have jumped from something like 45% to 58% cost recovery. That is what my organization feels has to happen at VIA. But for that to happen, we are going to have to do exactly what they did with Amtrak. They committed the funds. They made a commitment of sorts, through the political process, to continue Amtrak. They bought them the new equipment. That enabled them to improve labour efficiency, space efficiency, to bring all of their operating costs down, so they were able to get to the point where they were operating a modern, efficient transportation system. That is what we want to see with VIA Rail, and that is why we feel there has to be some money spent up front to cover the years of neglect. We are trying to recover something that has been eroding for 30 years, and we cannot expect it to happen in one year, or simply by saying we are going to lose \$100 million out of the budget in 1986. We have to have a logical long-term plan; and once we commit to it, we have to follow it through.

## [Traduction]

Toutefois, en 1968, il y a eu l'adoption de la Loi nationale sur les transports. Une loi de grande envergure à bien des égards, mais, à mon avis, une loi qu'on n'a jamais bien interprétée. On y fixait de nombreux obstacles à l'évolution future du service voyageurs, ce qui a entraîné la fin d'un grand nombre de services. Ces lignes, dans de nombreux cas, étaient utilisées, mais il fallait rationaliser. C'est une expression que j'ai toujours bien aimée dans le secteur des transports—«rationaliser»—ce qui signifie que vous allez couper la moitié de vos services et aimer ça. En fait, j'ai même constaté que, l'autre jour, dans le budget, il était dit que certains services de VIA Rail allaient être rationalisés. J'espère que ce n'est pas au sens traditionnel.

Quoi qu'il en soit, pour revenir à la question, le service voyageurs a commencé à périlcliter après 1968. Lors de la crise du pétrole, en 1973-1974, tout à coup, les passagers sont revenus au train—pas en grand nombre, mais suffisamment pour faire la différence dans les bilans du CN. Ce fut alors que le gouvernement fédéral a décidé d'aller de l'avant et d'investir dans le service voyageurs dans le cadre d'une société qui serait appelée VIA Rail Canada Incorporée. Eh bien, VIA a augmenté énormément le nombre de passagers entre 1977 et 1981, et ce n'est que lors des réductions de 1981 qu'on a constaté une diminution du nombre total de passagers chez VIA.

Maintenant, le nombre de passagers augmente à nouveau, et j'ai confiance que cela va se maintenir. Je crois qu'on oublie souvent, au cours de ces discussions, qu'il n'est pas nécessaire que le nombre de voyageurs passe d'un seul coup de 7 millions à 20 millions afin que VIA soit plus efficace.

Nous savons quelles sont les possibilités au niveau du nombre de voyageurs; ce qu'il nous faut, c'est améliorer le recouvrement des coûts. Amtrak, aux États-Unis, qui connaît ses propres problèmes avec l'administration à l'heure actuelle, a amélioré de façon admirable son efficacité et son recouvrement des coûts. Amtrak est passé de 45 à 58 p. 100 de recouvrement. Mon organisme estime que c'est ce qui doit se passer chez VIA. Mais pour ce faire, il nous faudra procéder exactement comme l'a fait Amtrak. Ils se sont engagés à un certain niveau de dépenses. C'est au niveau politique qu'on s'est engagé à continuer Amtrak. On lui a acheté du nouvel équipement. On a ainsi pu améliorer l'efficacité de la main-d'oeuvre, de l'utilisation de l'espace, afin de réduire les frais de fonctionnement, de façon à ce que Amtrak en arrive à exploiter un réseau ferroviaire moderne et efficace. C'est ce que nous voulons pour VIA Rail, et c'est pourquoi nous estimons qu'il faut dès le départ dépenser afin de compenser pour les années d'oubli. Nous essayons de remettre en état quelque chose qui périlclite depuis 30 ans, et nous ne saurions nous attendre à ce que cela se produise en un an, ou tout simplement en disant que nous allons perdre 100 millions de dollars du budget de 1986. Il nous faut un plan logique à long terme; une fois l'engagement pris, il faudra mener le projet à terme.

## [Text]

**Mr. Taylor:** In the case of Amtrak, they carried out studies and surveys to see if people would use the trains. When you say there is never any problem in getting people to use the train, that is not accurate, because right now there is a problem in getting people to use the train between Calgary and Edmonton. There was such a problem between Drumheller and Edmonton, where we wanted to keep the train but three and four people a day would use the train. The rest would go by bus or by car or by airplane. So when you say there is no problem, there really is a problem.

I was wondering what your organization was doing to try to make a realization of a desire on the part of the people. If the people do not want the train, it does not matter what the government says; they are not going to use it.

**Mr. Gormick:** I guess I have glossed over the situation when I said there has never been a problem getting people to ride trains. There are a number of very good cases where the train is popular and will continue to be popular and you can certainly encourage patronage. There are routes that quite logically should fall to the bus operators, or even to air, or perhaps even to van pooling or something like that.

Now, Drumheller to Edmonton—I would have to go over the specifics of that. Calgary-Edmonton is a good example of a service that has never been allowed to reach its full potential. When you put the station six miles or seven miles outside of downtown Edmonton, you force people to take a taxi cab or the bus or whatever, they are just not going to do it, especially when there are attractive alternatives.

This afternoon we heard Dr. Horner refer to the possibility of a high-speed corridor between Calgary and Edmonton. That is something we feel should be explored. But to explore that, you are going to have to decide that there will be a commitment on the part of government to develop that system, not suddenly to put the money in and after a couple of years think, well, maybe it did not work; let us just let it dwindle along. That is the situation right now with that Calgary-Edmonton, or more properly Calgary-South Edmonton, service. It is not an attractive alternative.

That is why I have problems in discussing that one. I feel we have to give the train a proper chance. If there is indeed a market for the rail passenger business in that corridor, let us do it properly. Let us not run a 1954 vintage budd car with minimal meal service, operating out of a station that is distant from the downtown.

**Mr. Taylor:** But you have to realize that even when the station was down at the CP station on 109th Street and Jasper there was still a problem in getting people to use the train between Calgary and Edmonton.

**Mr. Gormick:** I hate to jump into this argument the way it is going to sound, but that was back in the days when Canadian Pacific was still running that service, and I do not think there was any question Canadian Pacific did not want to run that service after approximately 1959 or 1960.

**Mr. Taylor:** That was a factor.

## [Translation]

**M. Taylor:** Dans le cas d'Amtrak, des études et des enquêtes ont été effectuées afin de voir si le public allait prendre le train. Lorsque vous prétendez qu'on n'a jamais de problèmes à faire prendre le train aux gens, ce n'est pas tout à fait juste, car à l'heure actuelle, on a du mal à faire prendre le train au public entre Calgary et Edmonton. Il y avait un problème semblable entre Drumheller et Edmonton, où nous voulions maintenir le train, mais il y avait à peine trois ou quatre passagers par jour. Les gens prenaient l'autobus ou la voiture ou l'avion. Donc, lorsque vous dites qu'il n'y a pas de problèmes, en fait, il y en a un.

Je me demande ce que votre organisme fait pour tenter de réaliser les désirs du public. Si le public ne veut pas de train, peu importe ce que dit le gouvernement, le public ne le prendra pas.

**M. Gormick:** Je suppose que j'ai embelli la situation lorsque j'ai dit qu'il n'y avait jamais de problèmes à faire prendre le train aux gens. Il y a plusieurs très bons exemples où le train est populaire et continuera à l'être, et là, on peut certainement encourager la clientèle. Il y a des parcours qui, logiquement, doivent être desservis par l'autobus ou par les sociétés d'aviation, ou peut-être même par des fourgonnettes, ou quelque chose du genre.

Quant au service Drumheller-Edmonton—il me faudrait vérifier. Calgary-Edmonton, voilà un bon exemple d'un service qui n'a jamais pu atteindre son plein potentiel. Lorsque vous installez la gare à six ou sept milles à l'extérieur du centre-ville d'Edmonton, vous forcez les gens à prendre un taxi ou l'autobus, et ils ne le font pas, surtout s'il y a d'autres options attrayantes.

Cet après-midi, nous avons entendu M. Horner parler de la possibilité d'un couloir rapide entre Calgary et Edmonton. Cela mérite d'être étudié, à notre avis. Toutefois, il vous faudra d'abord décider que le gouvernement va s'engager à favoriser ce parcours, et non pas y verser soudainement beaucoup d'argent et, après quelques années, se dire: peut-être que cela ne fonctionne pas; laissons-le périlcliter. C'est la situation, à l'heure actuelle, en ce qui concerne le parcours Calgary-Edmonton ou, plus précisément, Calgary-Edmonton Sud. Ce n'est pas une option attrayante.

C'est pourquoi j'éprouve des difficultés à en discuter. J'estime qu'il nous faut donner sa chance au train. S'il y a en fait un marché pour le train dans ce couloir, prenons-nous-y de la bonne façon. N'utilisons pas des wagons de 1954 où le service de salle à manger est à son minimum, à partir d'une gare qui est loin du centre-ville.

**M. Taylor:** Il vous faut comprendre que même lorsque la gare était celle du CP, au coin de la 109<sup>e</sup> Rue et de Jasper, on avait des problèmes à faire utiliser le train entre Calgary et Edmonton.

**M. Gormick:** Je n'aime pas me jeter dans cette mêlée, car cela va vous paraître méchant, mais c'était l'époque où le Canadien Pacifique offrait encore ce service, et je ne crois pas qu'on puisse contester que le Canadien Pacifique ne voulait pas l'offrir après environ 1959 ou 1960.

**M. Taylor:** C'était un facteur.

[Texte]

**Mr. Gormick:** I do not mean to attack them on this, but there was a point when the railways truly lost interest. That is why I keep referring to this idea that we are going to have to go back to try to correct the ills that have been developed over the past 25 or 30 years. I personally think Calgary-Edmonton is something that needs close investigation. Drumheller-Edmonton—I would have to look into the specifics of that before I gave you an answer. But to try to clear up that oversimplification I gave you, I think there are markets that logically do warrant passenger train service and that the public will respond to; and just as logically, there are others that can be best served by other modes of transportation.

• 1730

**Mr. Taylor:** The only point which I was making is that there has to be desire in the people to use the train. There is no sense in the government spending a lot of money if the people do not want the service. I think we have to be realistic about it. There are places where we can have trains and there are places where we cannot have trains, but to say that we are going to spend an awful lot of money because we want people to use the trains—we do not live in that kind of a country.

**Mr. Gormick:** No, I agree. I think we do have to decide what the proper market is for the passenger train and once that has been decided, then we are going to have to stick to that view and we are going to have to work with it.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. Thank you very much gentlemen and thank you for the co-operation of the members.

I do not want to prolong this, but I have a question. Have you had any input or discussions as to what should be in that VIA Rail bill? Basically, I would like a very short answer if you can, in terms of the philosophy, although I think I know your answer from previous things that I read—and it comes along, Mr. Taylor, as a question. In terms of the future of the passenger service, even with what we have heard here today about cutting down the overnight time from four nights to three nights, or three days—and I must say I did not appreciate what I heard here today—is there really ever going to be the transcontinental passenger train or is there just going to be a corridor situation in different areas of the country?

**Mr. Gormick:** We feel that it has to be a national system. We do not believe VIA Rail should be only a corridor operation. The people of this country are paying for rail passenger service and truly, the west and the east have supported the passenger train as much or more than central Canadians. We think the national system is going to have to be developed and it is going to have to be part of the VIA Rail mandate.

**The Chairman:** Is this notwithstanding that Amtrak has gone the other way?

**Mr. Gormick:** No, Amtrak has not. As a matter of fact, Amtrak believes that most of its revenue at this point is coming from its long-distance trains, and if you were to question the Rail Passenger Action Force you would find that

[Traduction]

**M. Gormick:** Je ne veux pas les attaquer, mais il y a eu un moment où les sociétés ferroviaires ont vraiment perdu tout intérêt. C'est pourquoi je mentionne constamment qu'il va nous falloir tenter de remédier à des maux qui se sont créés sur une période de 25 ou 30 ans. J'estime personnellement que Calgary-Edmonton mérite qu'on y regarde de près. Drumheller-Edmonton—il me faudrait étudier les détails avant de vous donner une réponse. Toutefois, pour tenter de remédier à la version trop simplifiée que je vous ai donnée, permettez-moi de dire que je crois que, logiquement, certains marchés se prêtent au service ferroviaire voyageurs et que le public réagira; tout aussi logiquement, d'autres modes de transport se prêtent mieux à certains marchés.

**M. Taylor:** Tout ce que je faisais valoir, c'est qu'il faut que le public veuille prendre le train. Il ne sert à rien que le gouvernement y consacre beaucoup d'argent, si le public ne veut pas ce service. Je crois qu'il faut être réaliste. Il y a des endroits où nous pouvons avoir des trains et il y en a où nous ne le pouvons pas, mais dire que nous allons consacrer beaucoup d'argent parce que nous voulons que le public prenne le train—nous ne vivons pas dans un pays de ce genre.

**M. Gormick:** Non, je suis d'accord. Je crois qu'il nous faut décider quel marché se prête au service voyageur, et cela fait, alors il faut nous y tenir et travailler en ce sens.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor. Merci beaucoup, messieurs. Je remercie les membres du Comité de leur coopération.

Je ne veux pas prolonger la réunion, mais j'ai une question. Avez-vous reçu des idées ou avez-vous discuté de ce qui devrait figurer dans le projet de loi sur VIA Rail? Essentiellement, j'aimerais avoir une très brève réponse, si possible, une explication de vos principes, bien que je connaisse votre réponse grâce à ce que j'ai lu—et à la suite de la question de M. Taylor. En ce qui concerne l'avenir du service voyageur, même après ce que nous avons entendu ici aujourd'hui sur les réductions de quatre à trois nuits ou trois jours—je dois dire que je n'ai pas été heureux de ce que j'ai entendu aujourd'hui—va-t-on jamais voir un train transcontinental ou va-t-il simplement y avoir des couloirs dans diverses régions du pays?

**M. Gormick:** Nous estimons qu'il doit s'agir d'un réseau national. Nous ne croyons pas que VIA Rail doive se contenter d'exploiter des couloirs. Les citoyens de ce pays paient pour un service ferroviaire voyageur et à vrai dire, l'Ouest et l'Est ont soutenu ce service beaucoup plus que les Canadiens du Centre. Nous croyons qu'il faut mettre sur pied un réseau national et que cela doit relever de VIA Rail.

**Le président:** Bien que Amtrak ait fait le contraire?

**M. Gormick:** Non, ce n'est pas le cas. À vrai dire, Amtrak estime que le gros de ses revenus provient de ses trains à long parcours, et si vous deviez interroger le groupe d'étude sur le service ferroviaire voyageur, vous constateriez qu'aux réunions

## [Text]

in their meetings with Amtrak the one thing the president of Amtrak would like to see over the next five years is a doubling of long-distance service. That is, where they are running one train today—say between Chicago and San Francisco—they want two per day, because this will enable them to amortize the costs—the overhead costs which are fixed and do not change—and they would be able to split that over two trains and probably bring the revenue base up.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Gormick. Mr. Ouellet, do you have a question?

**Mr. Ouellet:** I have just a quick one. Have you made any study about the commuter train in large cities? The subject of discussions has always been whether or not we should not have a policy to support and, in fact, expand those commuter trains in order to avoid a lot of cars and traffic jams in the cities. I have witnessed that the commuter trains in Toronto are doing very well, and in fact are used to a great extent. They seem to be working very well and they are attracting a lot of passengers. On the other hand, the commuter trains in Montreal have not been very successful. They are in great demand by some people who have been accustomed to using them, and when there were discussions about doing away with them, there was great resentment. However, has your association looked at them and have you come up with some specific conclusions in order to sustain or support any endeavour which could be taken to expand the commuter trains in the major cities?

**Mr. Gormick:** Our Quebec region has spent a lot of time looking at the two major lines in the Montreal area, at the Deux-Montagnes line and the Canadian Pacific Line, to Vaudreuil and Rigaud. The feeling there is rather similar to what I have just said regarding VIA Rail. The service up through the mountain—the Canadian National service—dates back to the time of the First World War and has not done a lot to attract riders. We think in that case the provincial government is going to have to be active, just as the Ontario government has been active in promoting GO Transit. GO Transit has been an incredible success story; the most interesting thing about GO Transit is that it was put in because it would enable the Ontario government to save the cost of adding on to the highways leading in and out of Toronto, and incidentally also help with fuel efficiency and all of the other things which go along with it. So, yes, we have always advocated rail commuter service where it is appropriate. Again, we do not think every city should be blanketed with rail commuter lines. There are many cases where light rail or even co-ordinated bus service or something similar to that would serve the needs of the city. So, where applicable, we certainly favour it.

• 1735

**The Chairman:** Thank you. Thank you again, Mr. Gormick, for appearing and thank you, members of the committee, for your co-operation.

This committee stands adjourned until 10 a.m. on Tuesday, June 4, when CN will be here. This is Thursday. We have been here five hours.

## [Translation]

avec les représentants d'Amtrak, le président d'Amtrak a notamment dit qu'au cours des cinq prochaines années, il aimerait voir doubler le service à long parcours, c'est-à-dire que là où il y a un train aujourd'hui—disons entre Chicago et San Francisco—il aimerait en avoir deux par jour, car ainsi il pourrait amortir les coûts—les coûts fixes qui ne changent pas—en les répartissant sur deux trains et relever sans doute ainsi le niveau des revenus.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Gormick. Monsieur Ouellet, aviez-vous une question?

**M. Ouellet:** J'ai une question rapide. Avez-vous fait des études sur les trains banlieue dans les grandes villes? On a toujours discuté pour savoir si on ne devait pas adopter une politique visant à appuyer et même à augmenter les trains de banlieue afin d'éviter l'encombrement de la circulation dans les villes. Je sais pertinemment que ce genre de service a beaucoup de succès à Toronto et est florissant. Cela semble fonctionner très bien et attirer un grand nombre de voyageurs. Par contre, les trains de banlieue à Montréal n'ont pas un très grand succès. Ceux qui ont l'habitude de les prendre y tiennent, et lorsqu'il a été question de les abandonner, on s'est beaucoup plaint. Toutefois, j'aimerais savoir si votre association a examiné cette question et en a tiré des conclusions précises pour appuyer toute tentative d'augmenter le nombre des trains de banlieue dans les grandes villes?

**M. Gormick:** La région du Québec a étudié à fond les deux lignes principales de la région de Montréal, la ligne des Deux-Montagnes et la ligne du Canadien Pacifique de Vaudreuil à Rigaud. L'impression rejoint ce que j'ai déjà dit au sujet de VIA Rail. Le service des Deux-Montagnes—service du Canadien national—remonte à l'époque de la Première Guerre mondiale et n'a pas beaucoup essayé d'attirer des clients. Nous croyons que dans ce cas, il faudra que le gouvernement provincial prenne l'initiative, tout comme le gouvernement de l'Ontario l'a fait pour promouvoir le GO Transit. GO Transit est une histoire incroyable de réussite; le plus intéressant, c'est que l'on a instauré ce service parce que le gouvernement ontarien voulait faire des économies sur la construction de nouvelles autoroutes pour rentrer et sortir de Toronto, il voulait en même temps économiser sur l'essence et sur tous les éléments connexes. Donc oui, nous avons toujours préconisé les trains de banlieue lorsque c'était approprié. Toutefois je tiens à le répéter, nous ne croyons pas que chaque ville doit être quadrillée par des services ferroviaires de ce genre. Il y a de nombreux endroits où les trains légers, ou même un service coordonné avec les autobus, ou quelque chose de semblable, serviraient les besoins de la ville. Donc, où c'est pratique, nous sommes certainement en faveur.

**Le président:** Merci. Merci encore une fois, monsieur Gormick, d'être venu, et nous remercions les membres du Comité de leur coopération.

La séance est levée jusqu'à 10 heures, le mardi 4 juin, alors que nous accueillerons les représentants du CN. Aujourd'hui, nous sommes jeudi, et nous sommes ici depuis cinq heures.









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From VIA Rail Canada Inc.:*

Pierre Franche, President and Chief Executive Officer;  
Lawrence Hanigan, Chairman;  
R.J. Guiney, Vice-President and Chairman, Employee Transfer;  
Dr. Hugh Horner, Chairman, VIA Rail Passenger Action Force and Vice-Chairman of VIA Rail Canada Inc.;  
Greg Gormick, Executive Director, Transport 2000.

### *De VIA Rail Canada Inc.:*

Pierre Franche, président et président-directeur général;  
Lawrence Hanigan, président;  
R.J. Guiney, vice-président et président, Comité sur le transfert des employés;  
Hugh Horner, président, Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs et vice-président, VIA Rail Canada Inc.;  
Greg Gormick, directeur exécutif, Transport 2000.





JUN 10 1987

